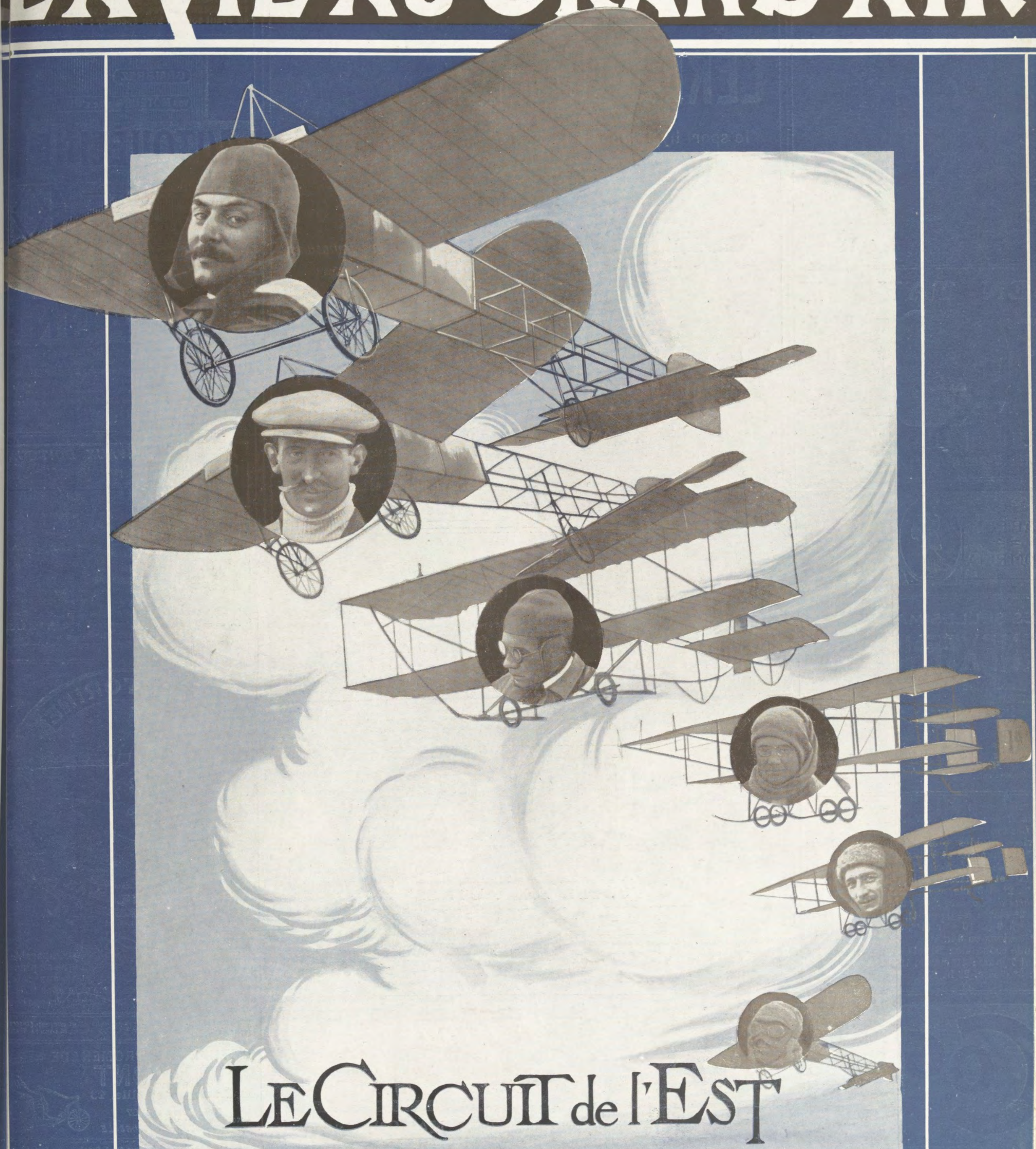
13e Année — N° 621

(Étranger : 1 fr. 50)

LA VIE AU GRAND AIR



LE CIRCUIT de l'EST

Ce numéro contient un Supplément de huit pages sur l'étape Troyes-Nancy

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA
CORBEILLE FLEURIE

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

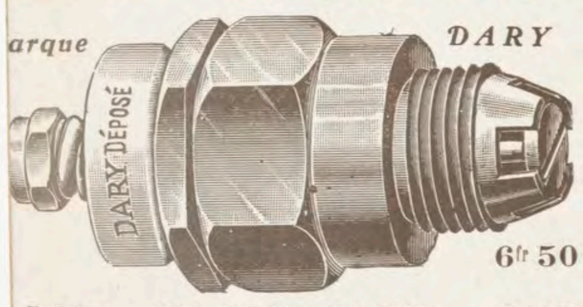
ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME

PARIS

BEN TAYOUX

arque DARY



6fr 50

LLUMAGE PUISSANT et SUR
, Rue Chevallier, LEVALLOIS-PERRET

PARFUM
POMPEÏA

L.T. PIVER
PARIS

LES SELLES MARQUÉES
'INEXTENSIBLE
sont les
EMIÈRES
DU MONDE

ez,
éviter les
trefaçons
itiales H. G.
s dans le cuir.

---

emins de fer de l'Ouest. — *Paris à Lon-*
via Rouen, Dieppe et Newhaven, par la gare
t-Lazare.
rvices rapides tous les jours et toute
ée (Dimanches et Fêtes compris).
parts de Paris-Saint-Lazare : A 10 h. 20
n (1re et 2e classes seulement) et à 9 h. 20
1re, 2e et 3e classes).
parts de Londres : Victoria à 10 h. matin
t 2e classes seulement), *London-Bridge et*
ria à 9 h. 10 soir (1re, 2e et 3e classes).
t de jour en 8 h. 40.
ande économie : Billets simples, valables
ant 7 jours : 1re classe, 48 fr. 25; 2e classe,
; 3e classe, 23 fr. 25.

Faites du

CERF-VOLANT

le sport hygiénique à la mode

Le Goéland appelant
spécial pour la chasse en mer.

Avec les appareils scientifiques de la Société

Se méfier des Imitations.

Exiger les noms :

La Chouette parisienne
Le Goéland appelant
Le Cerf-Aéroplane
L'Aéro-Photo

Aug. C. GOMES & Cie

AERONAUTIC & AUTOMOBILE AGENCY

PARIS, 63, Boul Haussmann. Tél. 315.00

En vente partout.

Contre 0 fr. 30 timbres-poste, envoi du Catalogue n° 8.

PLAQUES PAPIERS PRODUITS LUMIÈRE

PHOTOGRAPHIE DES COULEURS
par les *Plaques Autochrômes*
SOCIÉTÉ LUMIÈRE à LYON-MONPLAISIR

LES BALLES DE GOLF

DUNLOP

SONT SUPÉRIEURES
A
TOUTES LES AUTRES

PARIS - 14, rue Piccini - PARIS

Lire : "Fermes & Châteaux"

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROIDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE, 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 3 fr. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN, en ayant soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty.***

GRAISSEZ
VOS MOTEURS AVEC L'HUILE

AUTOÉLINE

LUBRIFIANT SUPÉRIEUR
ET
ÉCONOMIQUE

AUTO ÉLINE

PLUS DE MURS HUMIDES !
en employant la

GEMALINE

IMPERMÉABILISATEUR COLORANT
EN TOUTES COULEURS
TRANSPARENCE - SOLIDITÉ - SOUPLESSE
S'emploie à la Brosse sur Murs, Parquets, Meubles, Bois, Cuirs, Cartons, Tissus, Affiches, Stores, Bâches.
Notice franco aux Lecteurs de ce Journal sur demande adressée au
DÉPOT GÉNÉRAL, 21, rue du Louvre, Paris

PLUS DE CHEVAUX BOITEUX

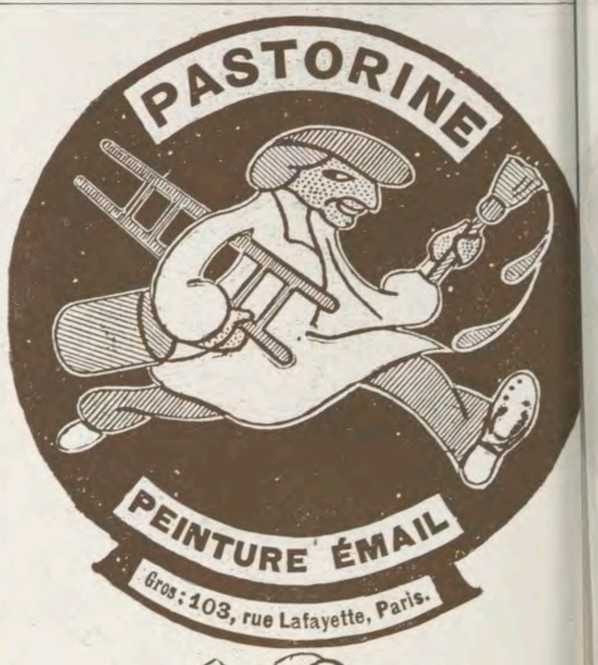
Guérison radicale et sûre par

L'ASPLINTO

(de John ASKHAM, de Londres)
des
Suros, Courbes, Eparvins, Molettes, Vessigons, Efforts, etc.
Sans interruption du travail.

Indispensable aux chevaux de Selle, de Course, etc
Brochure explicative franco sur demande
PRIX : 3 fr. 75 — 6 fr. 50 — 9 fr. 25.
VENTE EN GROS & RENSEIGNEMENTS
Dr J. RENARD, 142, Avenue de Clichy, PARIS
DÉTAIL : Toutes Pharmacies.

PASTORINE



PEINTURE ÉMAIL
Gros : 103, rue Lafayette, Paris.

donne aux objets un brillant comparable celui de la porcelaine. Elle s'applique au pinceau en une ou deux couches. Résiste aux intempéries et à tous lavages. En vente chez tous les Marchands de couleurs. — *Exigez la marque*

SAGE-FEMME Prend pens., consult. et corresp. (Discret.) MAZET 142, BOUL. MAGENTA, PARIS

VOITURE DE PROMENADE

DUPONT

10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
AUCUNE SUCCURSALE

SAGE-FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute Epoque.* BARLET, 112, rue Réaumur.
Beauté des Seins, Epilation, Obésité. — *Renseignements gratis.*

COGNAC J.& F. MARTELL

Produit naturel *des Vins récoltés et distillés dans la région de* Cognac | MAISON FONDÉE en 1715

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cᵉ, August 13 th 1910.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

13 août 1910 — N° 621
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage.. .. .. 750 fr.

LE DÉPART DU TOUR DE FRANCE DES INDÉPENDANTS (1)

La première étape (Paris-Reims, 198 kil.) du Tour de France des Indépendants, organisé par la maison Peugeot, a remporté un succès inespéré. Cinq cents coureurs prirent le départ. On ne peut se faire une idée de cette cohue fantastique qui vint se ranger à la gare de Lyon sous les ordres du dévoué commissaire général, Léopold Alibert. La première étape fut gagnée par A. Guénot, en 6 heures 40, soit à une moyenne de 29 kil. 700 à l'heure. Mais l'évènement le plus extraordinaire réside dans le nombre colossal d'arrivées : 462 coureurs avaient signé à Reims au moment de la fermeture du contrôle.

(1) Voir pages 598 et 599.

Texte et photos de nos envoyés spéciaux.

EN SUIVANT LE CIRCUIT DE L'EST

Notre rédacteur en chef, Marcel Viollette, qui suit le Circuit de l'Est de bout en bout avec nos photographes, nous donne ses impressions ⌀ ⌀ ⌀

Samedi, 5 heures.

Aux Moulineaux, le champ sur lequel, demain, va se passer quelque chose.

Autour des hangars, les uns minuscules que clôt jalousement une toile tendue, les autres, vastes vaisseaux de tole ondulée aux proportions de cathédrales, la foule erre curieuse, anxieuse aussi.

Un cri soudain, bientôt mille fois répété ; toutes les têtes se lèvent, les yeux se dirigent vers l'Est. Derrière la Tour Eiffel un point a surgi ; il grandit et bientôt, dans un joyeux ronronnement de moteur, le beau monoplan de Latham évolue au-dessus du terrain, cherchant un coin pour atterrir. Il tourne une dernière fois et se pose doucement sur le sol. Et tout de suite c'est une nuée vers le hardi pilote, qui arrive de Châlons : on le hisse sur les épaules, on le porte en triomphe, tandis qu'il proteste en vain.

Un raid de Latham.

La veille du départ de la première étape, le vaillant Latham était venu par les airs de Châlons à Issy-les-Moulineaux, mais, souffrant, il ne put participer au Circuit.

Latham porté en triomphe.

La foule de 20.000 personnes assistant à la veillée des armes fit fête à Latham, qui fut porté en triomphe.

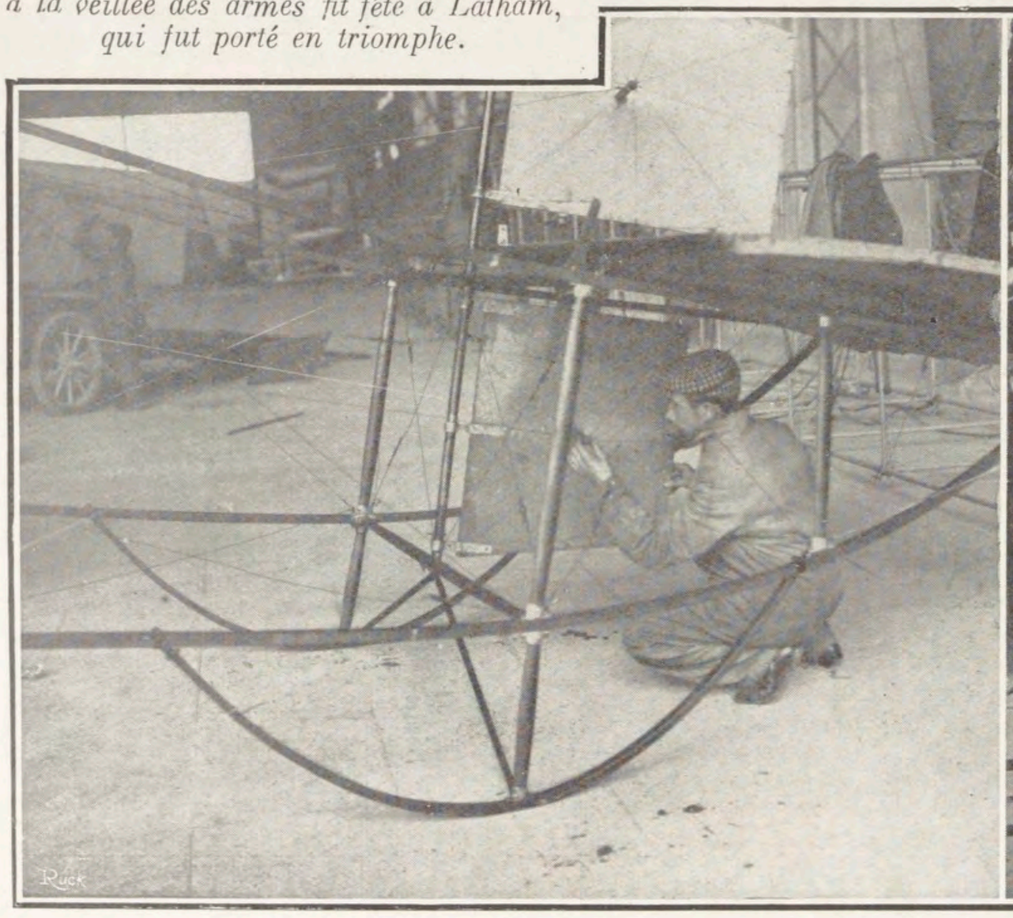
8 heures.

L'ombre est venue. Quelques fanatiques seuls sont restés. C'est Weymann qui surgit à son tour, rapide, comme l'oiseau qui craint que le soir ne le surprenne avant d'avoir rejoint son nid.

Un à un les partants de demain rejoignent le rendez-vous.

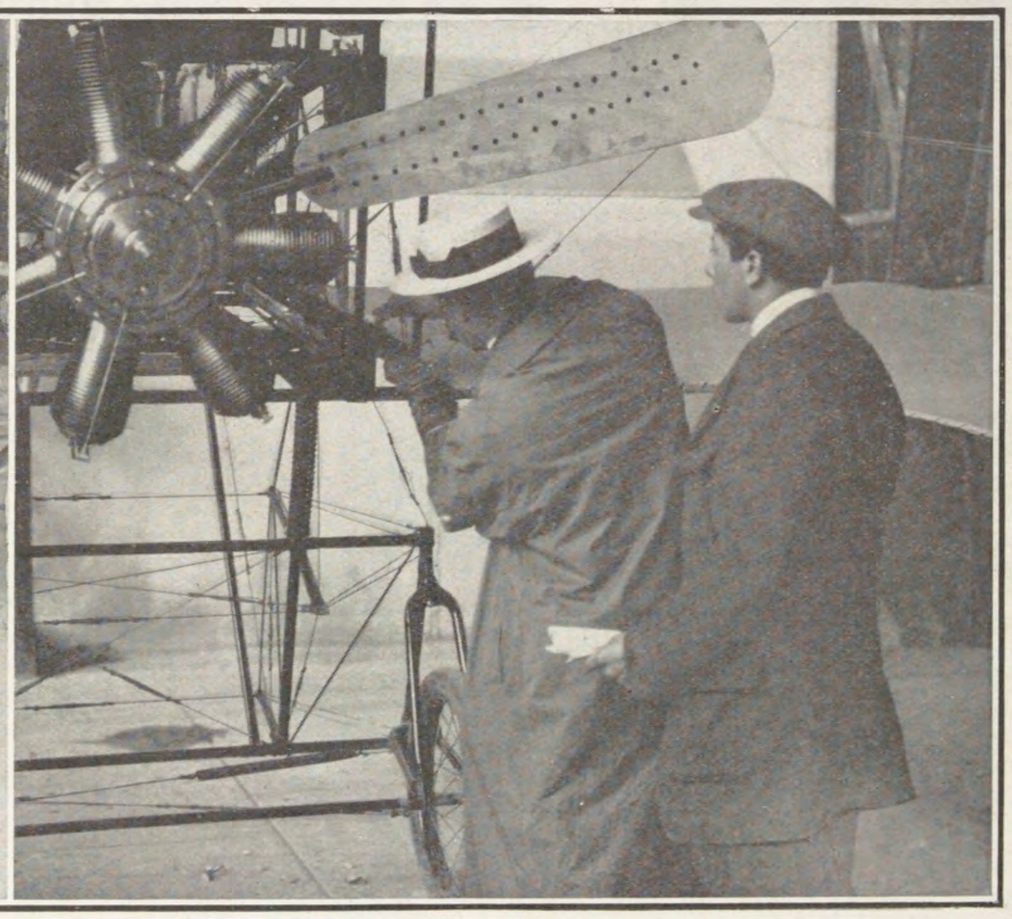
Dimanche matin, 3 heures.

Il fait nuit encore. Dans les Champs-Elysées déserts, c'est le silence. Nous passons la Seine ; à mesure que nous avançons vers Grenelle, le mouvement se manifeste. Quelques voitures commencent à se montrer, tandis que les trottoirs se peuplent d'une foule variée, bruyante. Tous marchent vers le même but. Bientôt les rues s'éclairent. Aux devantures des marchands de vin restés ouverts, les globes électriques scintillent. Aux fortifications, soigneusement gardées, on se presse déjà derrière la grille fermée. Sur le terrain, où la nuit règne encore, on aperçoit des masses plus sombres ; à un cliquetis d'armes, au bruit d'un fourreau de sabre heurtant un éperon on devine la troupe qui, tout à l'heure, va



L'œil du maître.

Sommer donne un dernier coup d'œil à l'appareil de son poulain Lindpaintner, qui va prendre son vol, et qui se classera à Troyes, premier des pilotes de biplans et troisième du classement de l'étape.



On poinçonne.

L'appareil de Brégi est poinçonné. Hélas! il ne restera bientôt plus rien de ces précautions utiles, puisque le jeune aviateur abandonnera à Pontcarré.

maintenir le demi-million de curieux accourus pour voir le départ des hardis aviateurs. Bientôt l'ombre s'éclaircit vers le levant ; on entend les trompes d'automobiles qui déposent devant les hangars, déjà prêts pour la lutte, ceux qui, tout à l'heure vont partir.

De l'autre côté, le murmure de la foule grossit ; partout de l'obscurité des masses sortent, se précisent : la foule, énorme déjà. se presse tout autour du cirque immense. Les hangars s'ouvrent, les moteurs vont tourner. Partons.

4 heures et demie.

A travers les villes de la banlieue, encore endormies, deux, trois, quatre autos filent à grande allure. A Issy, Vanves, Malakoff, Montrouge où, aux fenêtres, paraissent déjà des têtes mal éveillées, nous croisons des pelotons de cyclistes qui se dirigent vers le champ de manœuvres. Arcueil, Villejuif, Choisy-le-Roi. Pressons-nous si nous ne voulons pas que les grands oiseaux nous rattrapent avant le grand jour. Voici Boissy-Saint-Léger ; nous montons sur la route aux pavés larges et inégaux. La brume partout s'étend épaissie ; tout le paysage disparait sous une couche uniforme d'ouate, tandis que le soleil impuissant semble un gros jaune d'œuf clair.

Brie-Comte-Robert, Mormant, Nangis et sa tour carrée. La route, maintenant, permet les folles vitesses et pourtant, derrière nous, un bruit s'élève, grossit. Le soleil maintenant s'est levé et dans ses rayons, emporté par ses deux hélices, passe le biplan du lieutenant Chevreau. A peine est-il passé que nous le voyons évoluer et se poser dans un champ à Vulaines. Halte volontaire et prévue.

Voici Provins et ses vieux remparts. Fuyons, fuyons plus vite. Nogent, paresseusement étendue sur les rives de la Seine. Au sommet de la tour des minotiers Sassot frères nous apercevons un groupe de curieux scrutant l'horizon. Demandons l'hospitalité ; il était temps ! Là-bas, au-dessus de l'horizon, un point paraît ; on dirait d'un gros frelon qui s'avance ; un autre le suit. Sans hésitation ils pointent droit vers nous. A une vitesse folle, les deux monoplans semblent se précipiter à la poursuite l'un de l'autre : c'est un spectacle jamais vu encore, un souvenir inoubliable que celui de cette lutte à travers les airs. Ensemble ils passent au-dessus de nos têtes : l'un double, à droite, l'église Saint-Laurent, où flotte l'oriflamme du *Matin ;* l'autre la laisse à sa gauche. Mais, à quelques cents mètres de là le second a rejoint le premier ; il le passe, mais nos acclamations vont à tous les deux.

7 heures.

Nos yeux, maintenant, ne quittent plus l'horizon. Bientôt un grand biplan apparaît ; moins vite, mais avec une impression de puissance et de majesté, il avance, laissant la ville à sa droite. A sa calotte rouge, nous avons reconnu Lindpaintner.

Des heures s'écoulent, sous le soleil maintenant torride. De l'autre coin de l'horizon un nouveau biplan sort soudain. Nous le voyons chanceler, il se précipite vers le sol comme un oiseau blessé cherchant un refuge, un instant il se relève pour se poser à nouveau, nous arrivons à Hermé. Legagneux, déjà entouré d'une foule surgie d'on ne sait où, en compagnie de mécaniciens de fortune, réparent les tendeurs cassés.

Bientôt il repart et, derrière lui, nous gagnons Troyes pour apprendre que pendant ce temps, Mamet, égaré, a joint par un autre côté l'aérodrome, et assister à la descente, en un superbe vol plané, de Weymann. Après-demain nous les suivrons tous dans leur vol vers la frontière.

MARCEL VIOLLETTE.

L'appareil de Busson après sa chute.

Parti d'Issy à 9 h. 5 m. 17 s., Busson, après une panne à Lieusaint, atterrit trop brusquement à Nangis et brise son appareil.

La foule au départ.

On peut évaluer à plus de 500.000 personnes, la foule qui avait tenu à suivre les péripéties du départ de la plus extraordinaire épreuve organisée jusqu'ici.

Notre Numéro Double

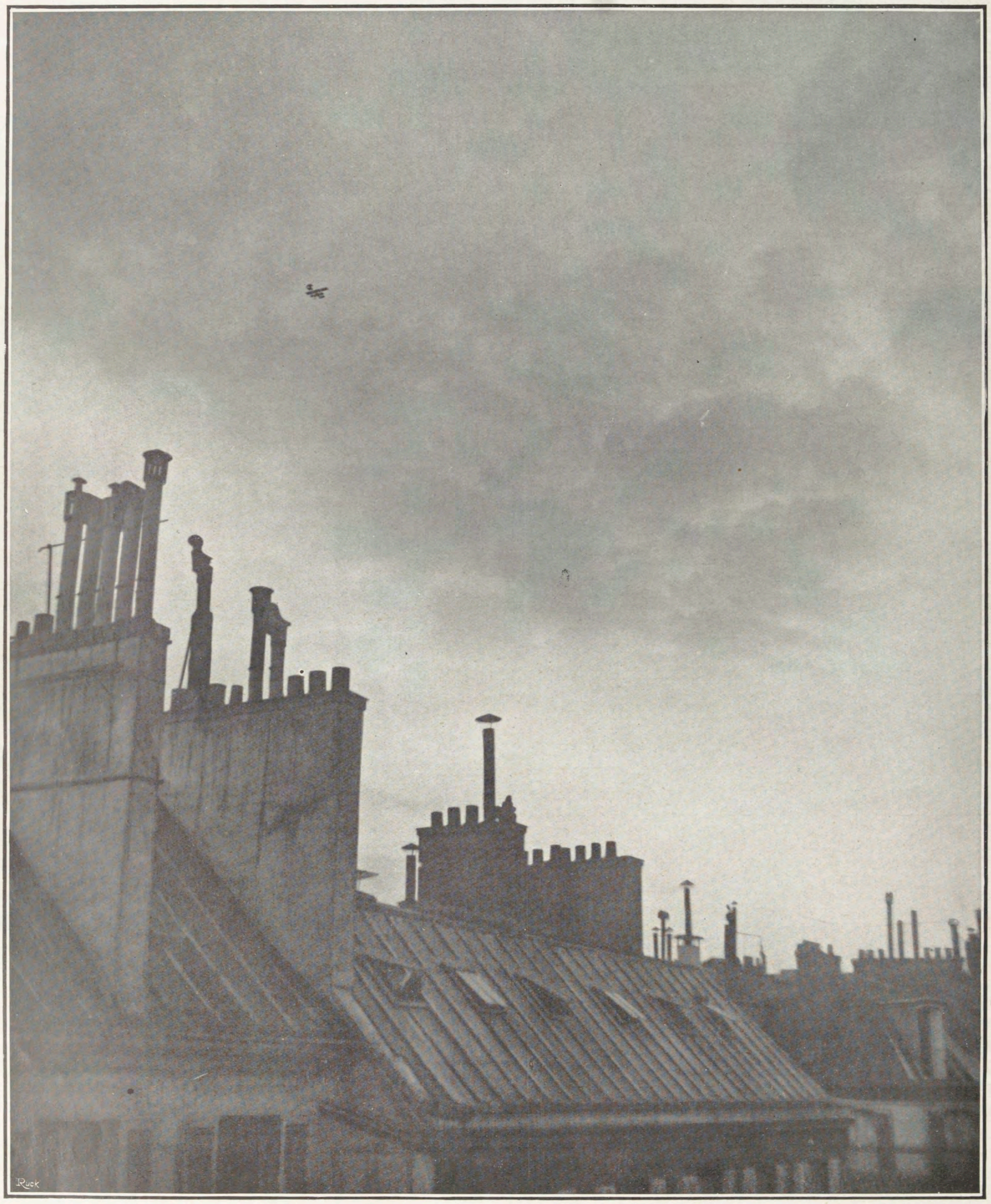
La plus grandiose épreuve d'aviation disputée jusqu'ici est en train de se dérouler. Le Circuit de l'Est a prouvé que l'aréoplane est maintenant un moyen de locomotion pratique. Il nous a semblé intéressant de publier, à l'occasion de ce raid formidable, un numéro double de 32 pages. Nous n'avons pas trop de place pour la multitude de clichés sensationnels pris par nos cinq photographes au cours des premières étapes. Nous sommes heureux de donner ainsi le compte rendu le plus vivant, le plus passionnant que l'on puisse trouver de cette course, qui demeurera historique dans les annales du sport.

C'est plus qu'une épreuve sportive, c'est la plus belle affirmation des prodiges que peut accomplir la volonté de l'homme. Personne ne croyait à la réalisation de ce rêve. Le Circuit de l'Est semblait impraticable. Le Matin *insista et se chargea de prouver que rien n'est impossible, lorsqu'on s'adresse à l'ingéniosité merveilleuse et au courage surhumain des Français. Saluons ces braves et feuilletons avec respect ces pages, qui constituent le monument impérissable de la valeur nationale.*

Rappelons à nos lecteurs que les numéros doubles de 32 pages à 1 franc sont servis gratuitement aux abonnés de la Vie au Grand Air, *qui bénéficient de nombreux autres avantages.*

PIERRE LAFITTE ET Cie.

UN RAID DE WEYMANN

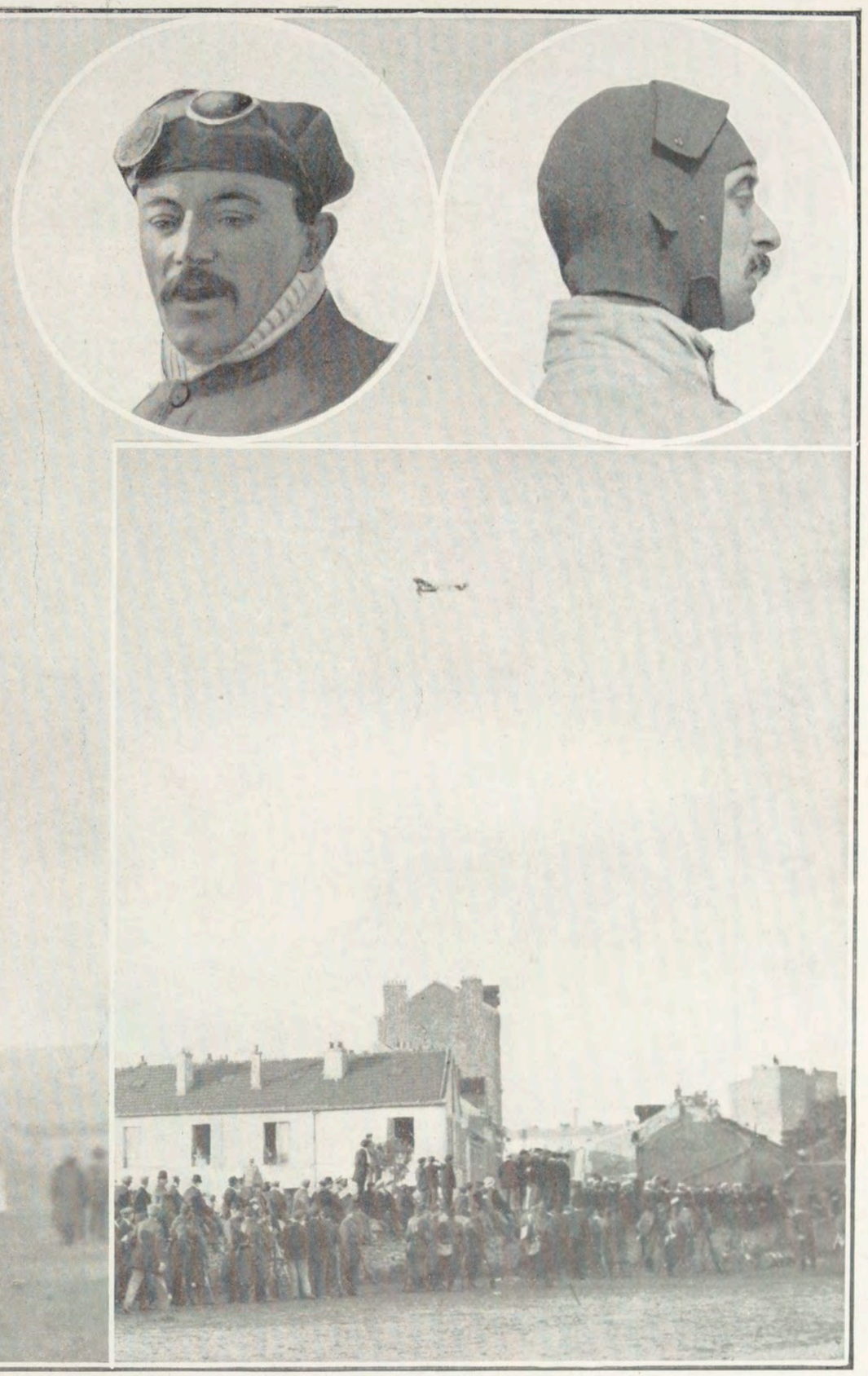


WEYMANN TRAVERSE PARIS

La veille du départ de la première étape du Circuit de l'Est, plusieurs raids intéressants furent accomplis. Latham et Weymann ne craignirent pas de venir du camp de Châlons à Issy-les-Moulineaux par la voie des airs. Les lieutenants Crosnier et Jost, partis de Caen, atterrirent à Vincennes, après escale à Evreux. Le lendemain, tandis que Latham ne pouvait prendre le départ, Weymann faisait un vol magnifique et se classait 4e de l'étape Paris-Troyes. Détails techniques : biplan Farman, magnéto Bosch.

La Vie au Grand Air

LES LAURÉATS DE LA PREMIÈRE ÉTAPE



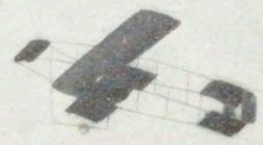
LE DÉPART DE LEBLANC

Alfred Leblanc, qui doit représenter la France à la Coupe Gordon-Bennett des aéroplanes et des sphériques, en Amérique, a triomphé dans la première étape Paris-Troyes (135 kilomètres) du Circuit de l'Est. Parti à 5 h. 18 m. 43 s. d'Issy-les-Moulineaux, il prit vite son vol vers Troyes, où il atterrit à 6 h. 52 m. 3 s. Il fut gêné par la brume, épaisse à son arrivée, c'est pourquoi il ne put descendre qu'une minute après Aubrun à l'aérodrome de Troyes.

LE DÉPART D'AUBRUN

Parti le premier à 5 h. 13 m. 2 s., Aubrun fit un tour de piste et se dirigea vers Troyes, où il atterrit à 6 h. 53 m. 2 s., se classant second. En haut, à gauche : le vainqueur, Leblanc à son arrivée. A droite : Aubrun, deuxième de l'étape.

LA PREMIÈRE ÉTAPE

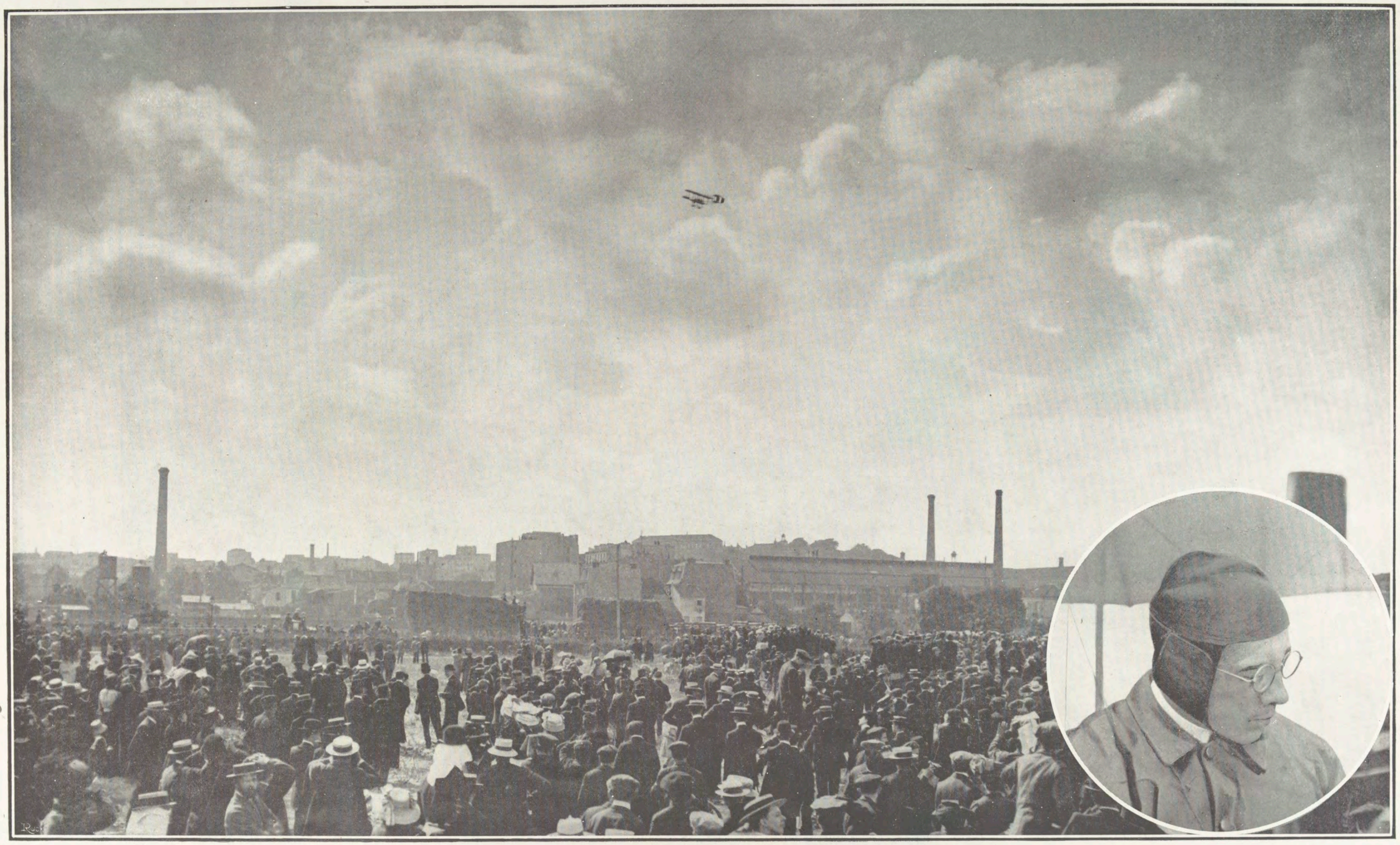


LE DÉPART DE LEGAGNEUX.

Legagneux s'élève à 7 h. 54 m. 13 s. Après avoir été obligé d'atterrir à deux reprises différentes, il termina les 135 kilomètres du parcours magistralement terminant en vol plané à 11 h. 53 m. 35 s. à Troyes. Il se classe 4e ayant accompli l'étape en 3 h. 59 m. 35 s. En médaillon : Legagneux. Détails techniques : Biplan Farman, magnéto Bosch.

La Vie au Grand Air

LE PREMIER BIPLAN DU CIRCUIT DE L'EST



LE DÉPART DE LINDPAINTNER

Lindpaintner prit le depart d'Issy-les-Moulineaux à 5 h. 30 m. 17 s. Il passait à Juvisy à 6 h. 18 m. A Essonnes, il était derrière Aubrun et Leblanc. Il traversait Guignes-Rabutin à 6 h. 4 m., 18 minutes après Aubrun, que Leblanc venait de rejoindre. Enfin, il atterrissait à Troyes après une descente impressionnante à 7 h. 30 m. 42 s., ayant mis 2 h. 25 s. pour effectuer les 135 kilomètres du parcours. Il fit une route normale avec quelques très légères erreurs de parcours. En médaillon, Lindpaintner. Détail technique : Magnéto Bosch.

L'ÉTAPE PARIS-TROYES

Le départ de Brégi et de Mamet.

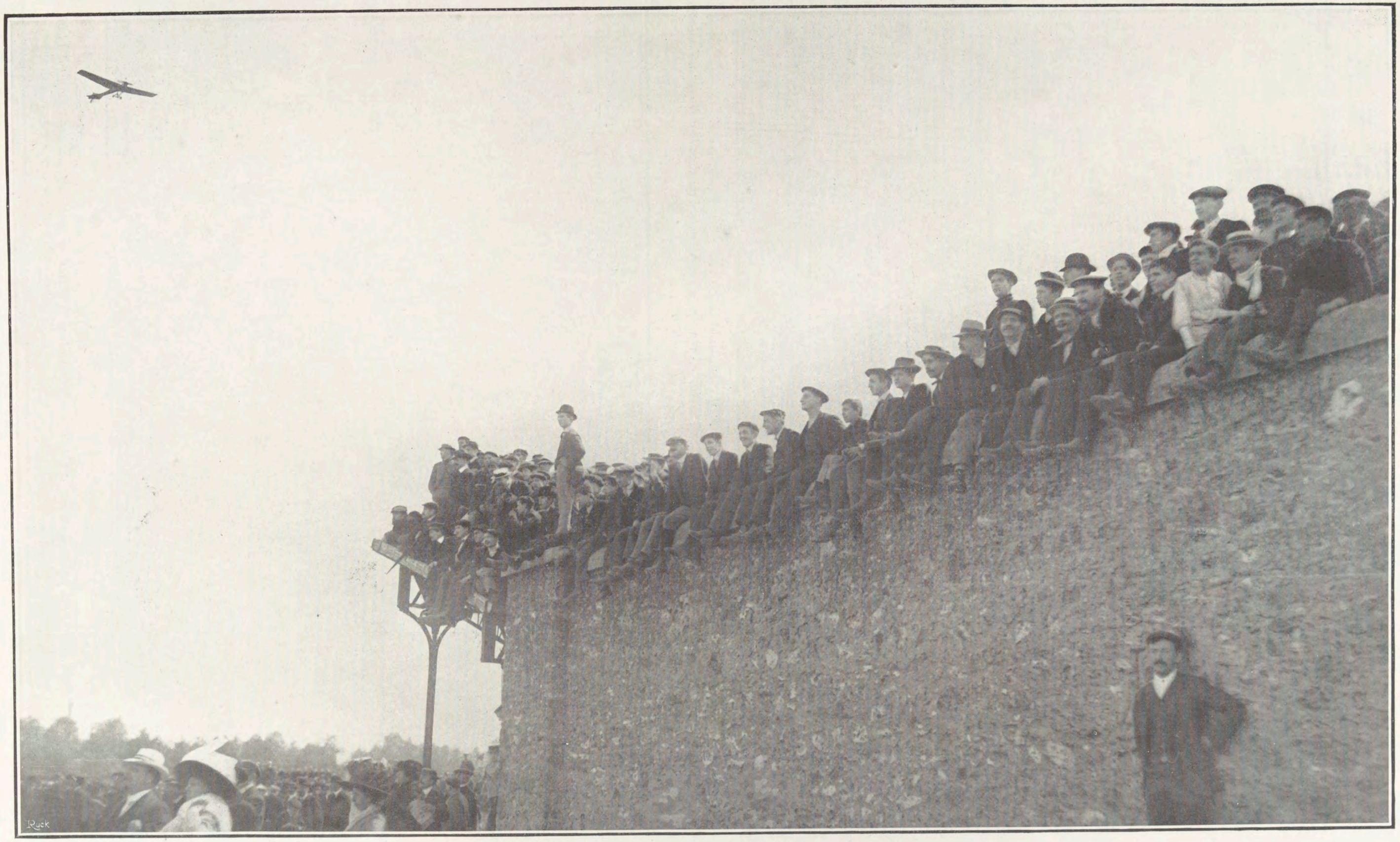
A 5 heures 22 m. 35 s., Mamet prend le départ. Brégi abandonne à Pont-Carré. Mamet atterrit à Troyes en 5 h. 8 m. En médaillon, Mamet à l'arrivée. Détail technique : Magnéto Bosch.

Le départ de Weymann.

Ce n'est qu'à 9 heures 13 m. 17 s. 3/5 que Weymann prit le départ. La veille il s'était rendu de Mourmelon à Paris par la voie des airs. Après s'être perdu et avoir pris un passager pour lui indiquer la route, il atterrit à 2 h. 39 à Troyes, se classant sixième. En médaillon, Weymann à l'arrivée.

La Vie au Grand Air

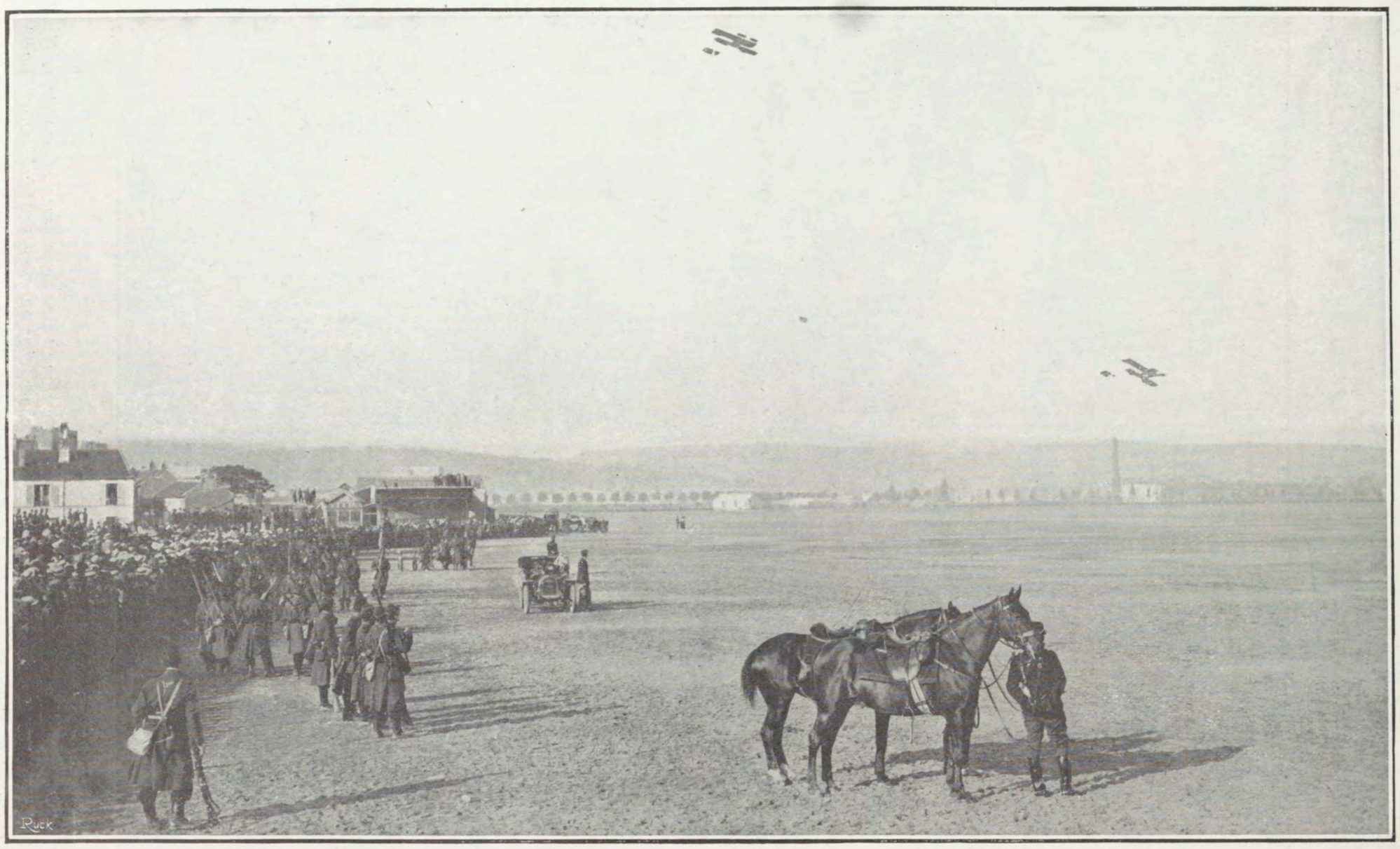
LATHAM ÉVOLUE A ISSY-LES-MOULINEAUX



LATHAM PRÉFÈRE LE TOURISME

Latham, légèrement souffrant, redoutait la fatigue de cette redoutable randonnée qu'est le Circuit de l'Est. Mais il voulut montrer au public qu'il ne craignait pas de prouver sa maëstria. Il intéressa les 500.000 personnes qui se pressaient à Issy-les-Moulineaux par ses évolutions et clôtura sa série de vols en allant en monoplan dîner au château de Maillebois, chez sa mère, à 24 kil. au sud-ouest de Dreux. L'un des doyens de l'aviation, tout au moins par le nombre des expériences, est toujours le merveilleux pilote que nous avons maintes fois admiré.

A ISSY-LES-MOULINEAUX

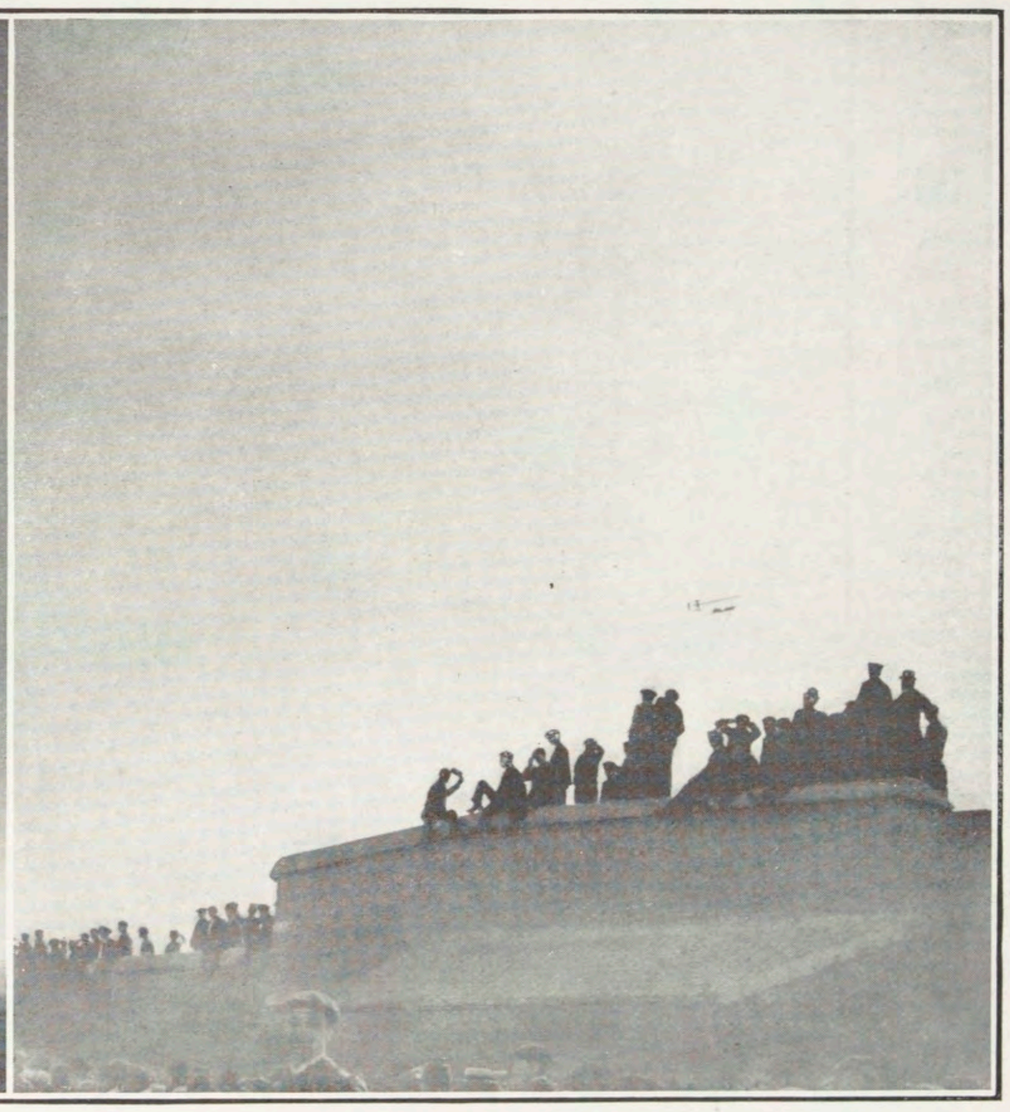


Métrot et Brégi évoluent.

Brégi, parti d'Issy-les-Moulineaux, eut une panne de moteur à Pontcarré (Seine-et-Marne), où il fut obligé de s'arrêter. Quant à l'aviateur Métrot, malgré ses efforts, il ne put prendre le départ.

Leblanc s'envole.

Alfred Leblanc prend un départ impressionnant, salué par les acclamations des militaires, par hasard, heureux de faire le service d'ordre.

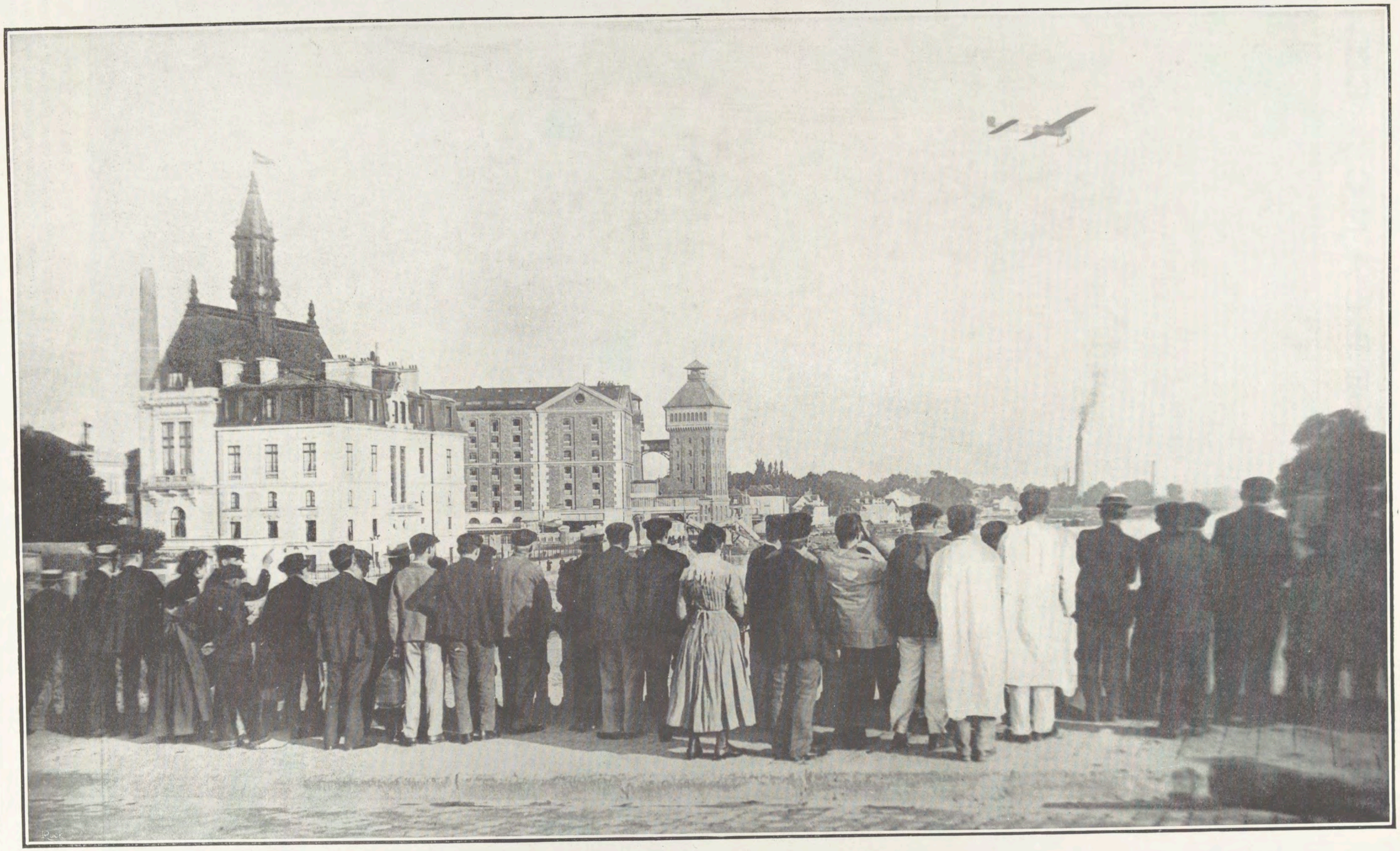


Le départ de Lindpaintner.

Lindpaintner s'envole à toute vitesse, provoquant l'admiration de la foule juchée jusque sur les fortifications.

La Vie au Grand Air

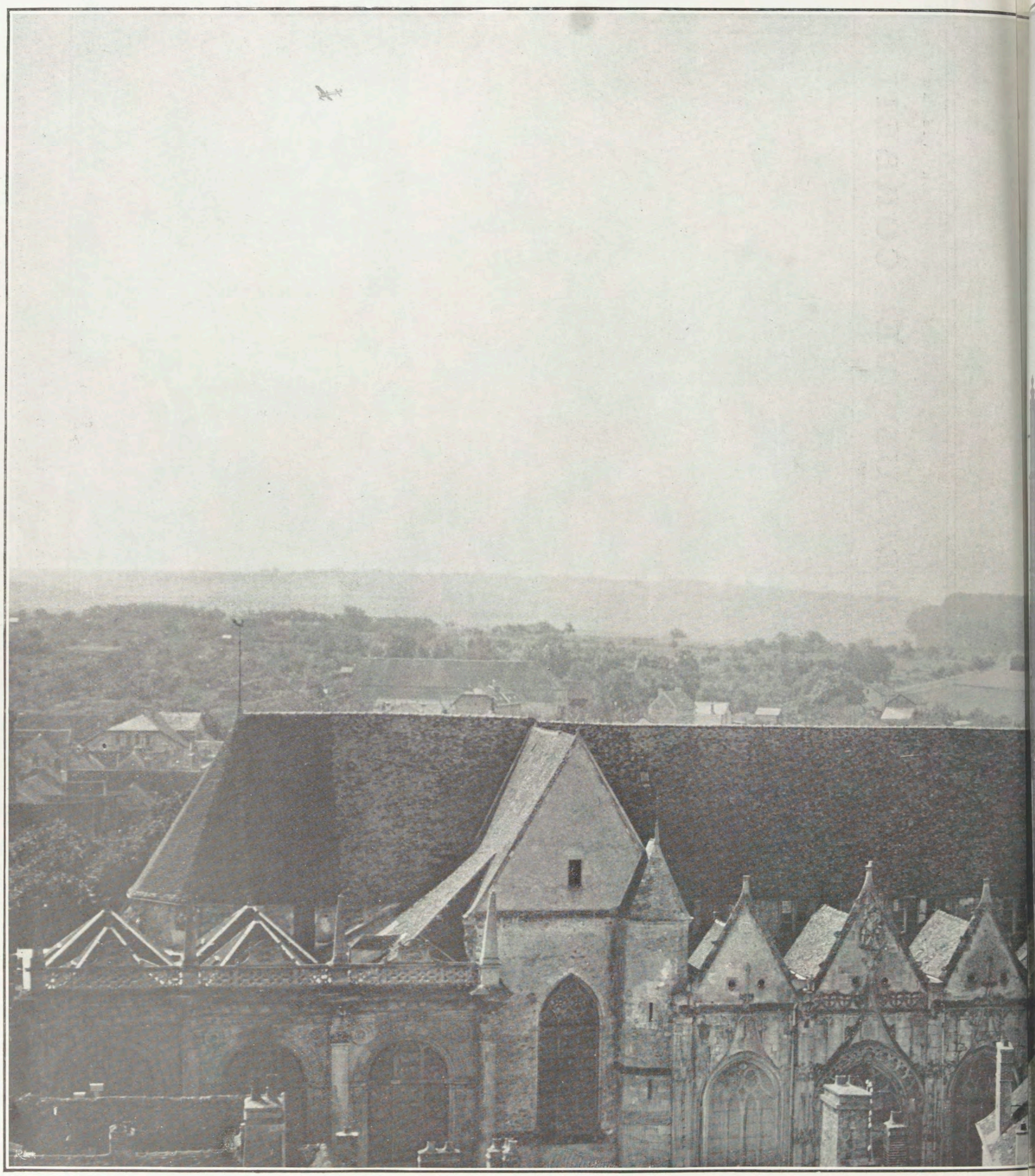
LE VAINQUEUR AU-DESSUS DE CORBEIL



LEBLANC VIRE SUR LA SEINE

Leblanc, grâce à la parfaite connaissance de l'air que lui inculquèrent les longs voyages en sphérique, sut repérer sa route avec une habileté stupéfiante. Aussi, pour couvrir les 140 kilomètres du parcours, mit-il le temps extraordinaire de 1 h. 32 m. 20 s., à une moyenne à l'heure de 89 kil. 900. Or, le rapide le plus vite met 1 h. 47 pour aller de Paris à Troyes. Leblanc le battait donc de près d'un quart d'heure. Aubrun également battait le temps du rapide. Détail technique : magnéto Bosch.

LE MATCH LEBLANC ET AUBR

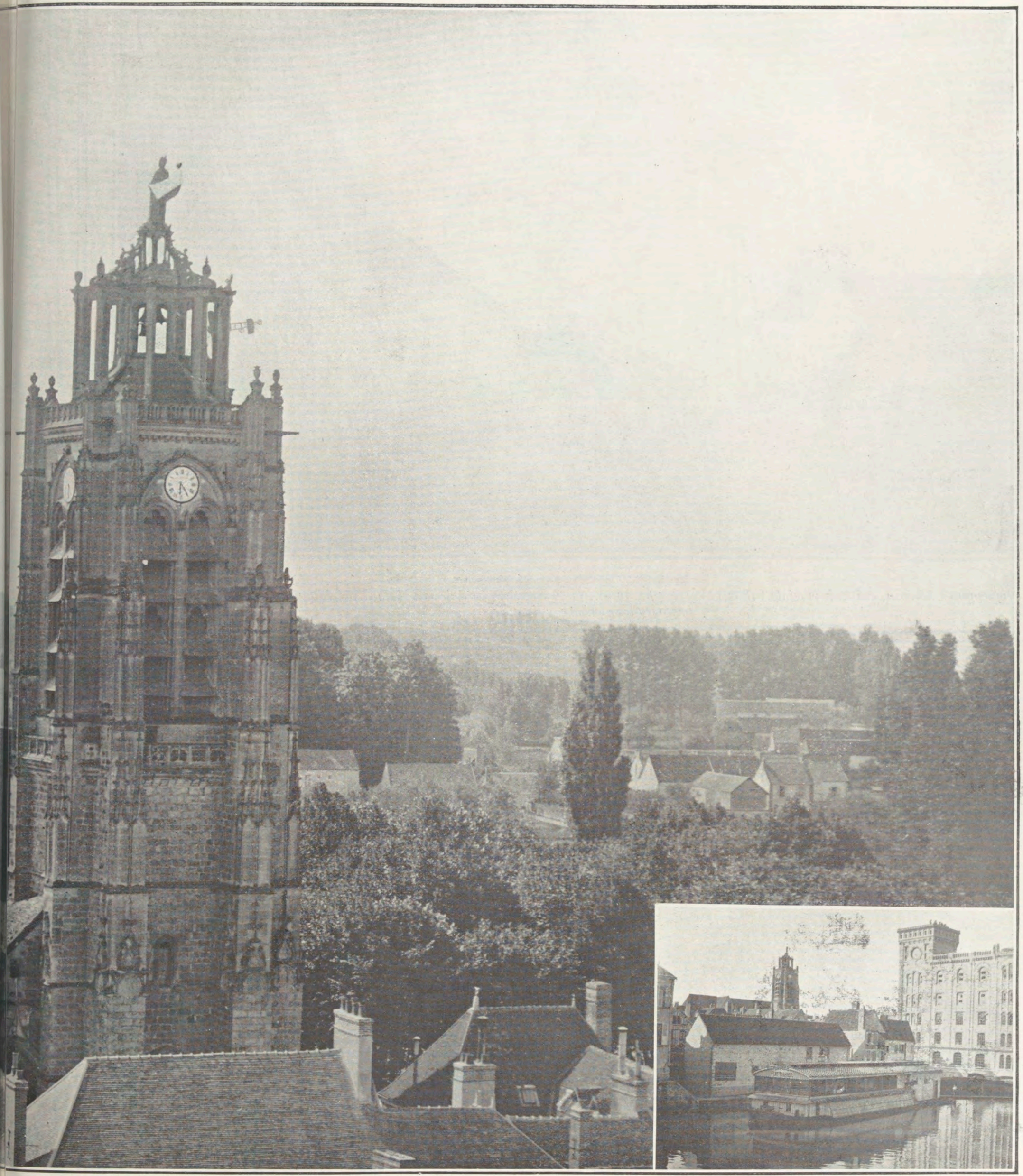


LEBLANC PASSE AUBRU

Le Circuit de l'Est, que notre confrère le Matin *avait eu la sportive audace d'organiser, laissait sceptiques les sportsmen. Personne ne pouvait croire que plus d'un aviateur terminerait même la première étape. Or, sur huit partants, six arrivèrent au point terminus, accomplissant ainsi en nombre le plus bel exploit accompli jusqu'ici en aviation. A l'heure où nous mettons sous presse, nous ne savons comment se continuera l'extraordinaire randonnée, mais nous pouvons avouer que*

(Clichés de nos envoyés spéciaux).

UN DANS LA PREMIÈRE ÉTAPE



A NOGENT-SUR-SEINE

jamais nous n'aurions pu supposer qu'en 1910, semblable rêve se réaliserait. Ce qui rendit d'autant plus passionnante la première étape, ce fut le duel empoignant que se livrèrent, Alfred Leblanc et Aubrun. Leblanc était parti 5 m. 41 s. après son camarade. Il le rejoignait au-dessus de la tour Saint-Laurent, à Nogent-sur-Seine. C'est là que nos photographes ont pris ce cliché du haut de la tour des minoteries Sassot.

Clichés de nos envoyés spéciaux.

EN SUIVANT LE CIRCUIT

Le lieutenant Chevreau passe a Mormant.

Le lieutenant Chevreau, qui était parti de Villacoublay à 4 h. 50 m., fit la course à bord de son biplan, précédant pendant toute une partie du parcours les glorieux vainqueurs.

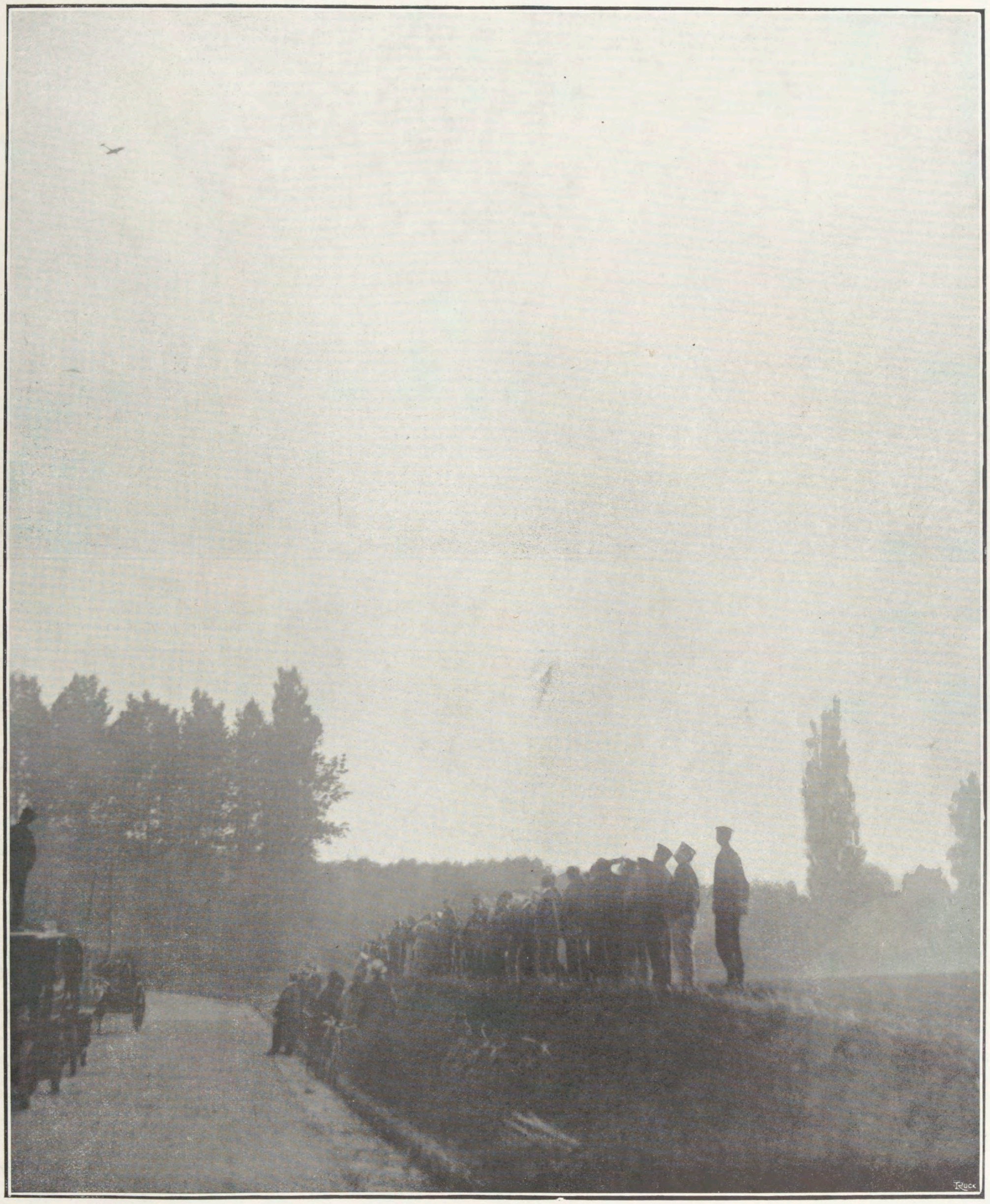
Leblanc en vol.

C'est grâce à sa boussole que Leblanc put se diriger, mais le brouillard l'empêcha d'atterrir aussi vite qu'il l'aurait voulu à Troyes.

Aubrun en vol.

Aubrun fut également gêné par le brouillard vers la fin du parcours, qu'il couvrit cependant sans commettre d'erreur.

AUBRUN SUIT LA SEINE



LE SECOND DE LA PREMIÈRE ÉTAPE AU-DESSUS DE SAINT-GERMAIN-LES-CORBEIL

Aubrun, qui était parti le premier, atterrit également le premier à une minute d'avance sur Leblanc. Sur tout le parcours, il entendit les acclamations de la foule qui se pressait pour admirer les hardis aviateurs. Et, chose curieuse, c'était surtout dans les côtes et aux endroits difficiles de la route que les spectateurs étaient le plus nombreux, croyant sans doute que dans l'air on se ressent des accidents de terrain.

Détail technique : magnéto Bosch.

A L'AÉRODROME DE TROYES

L'arrivée de Weymann.

Weymann atterrit après avoir accompli le parcours en 4 h. 56 m. 45 s. Il s'était arrêté à Provins, où il avait pris un voyageur qu'il avait dû redescendre. La ligne d'arrivée était représentée par une toile blanche auprès de laquelle se tenait un commissaire muni d'un drapeau.

Le revers de la médaille

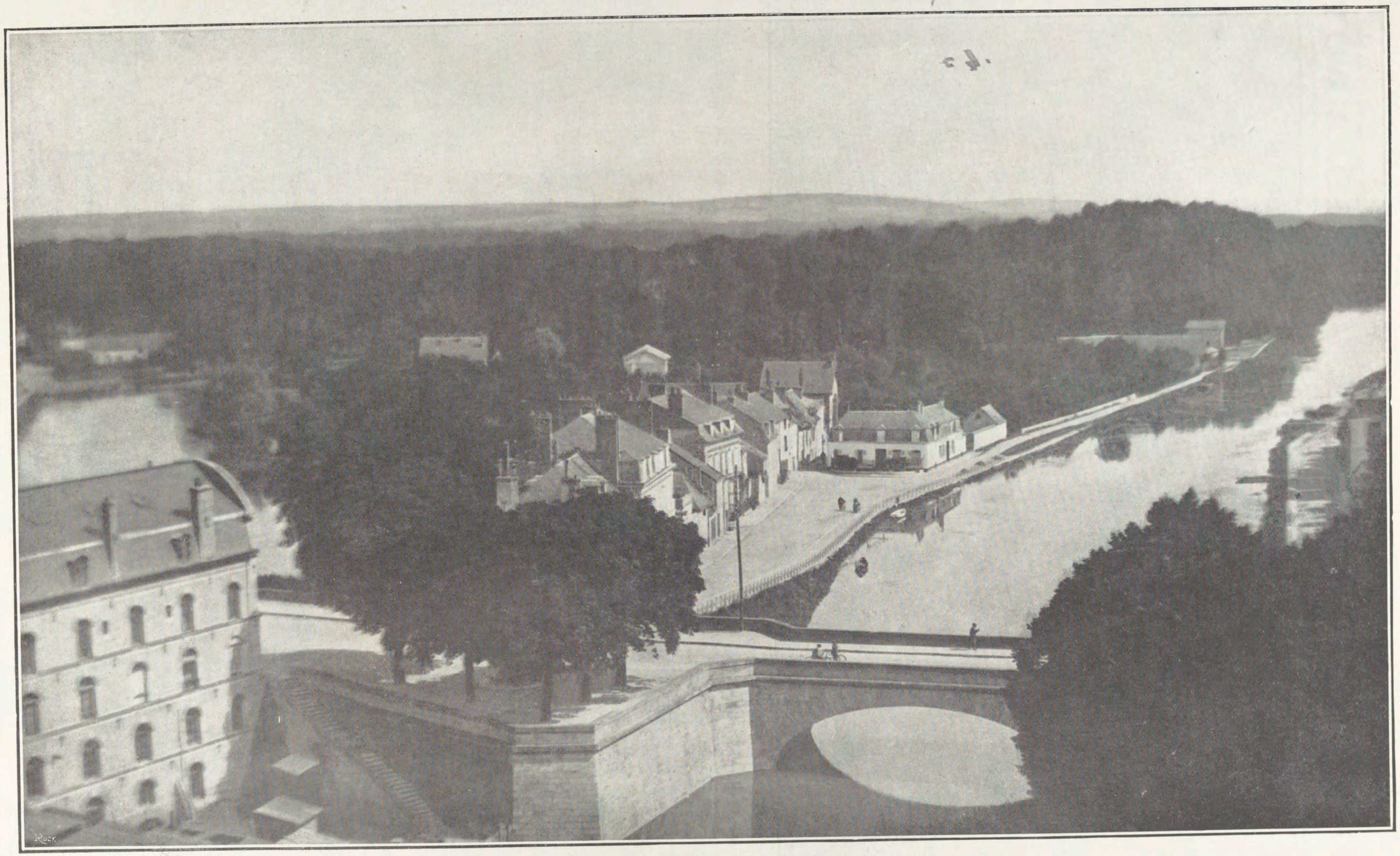
Mamet vient d'atterrir et est interviewé par la nuée de journalistes parisiens, locaux et étrangers qui se trouvent à l'arrivée.

Les officiels.

Notre éminent confrère Hugues le Roux, commissaire général du Circuit, cause avec M. Houdaille, commissaire spécial et le chef du service d'ordre.

Clichés de nos envoyés spéciaux.

LE TROISIÈME DE L'ÉTAPE PARIS-TROYES

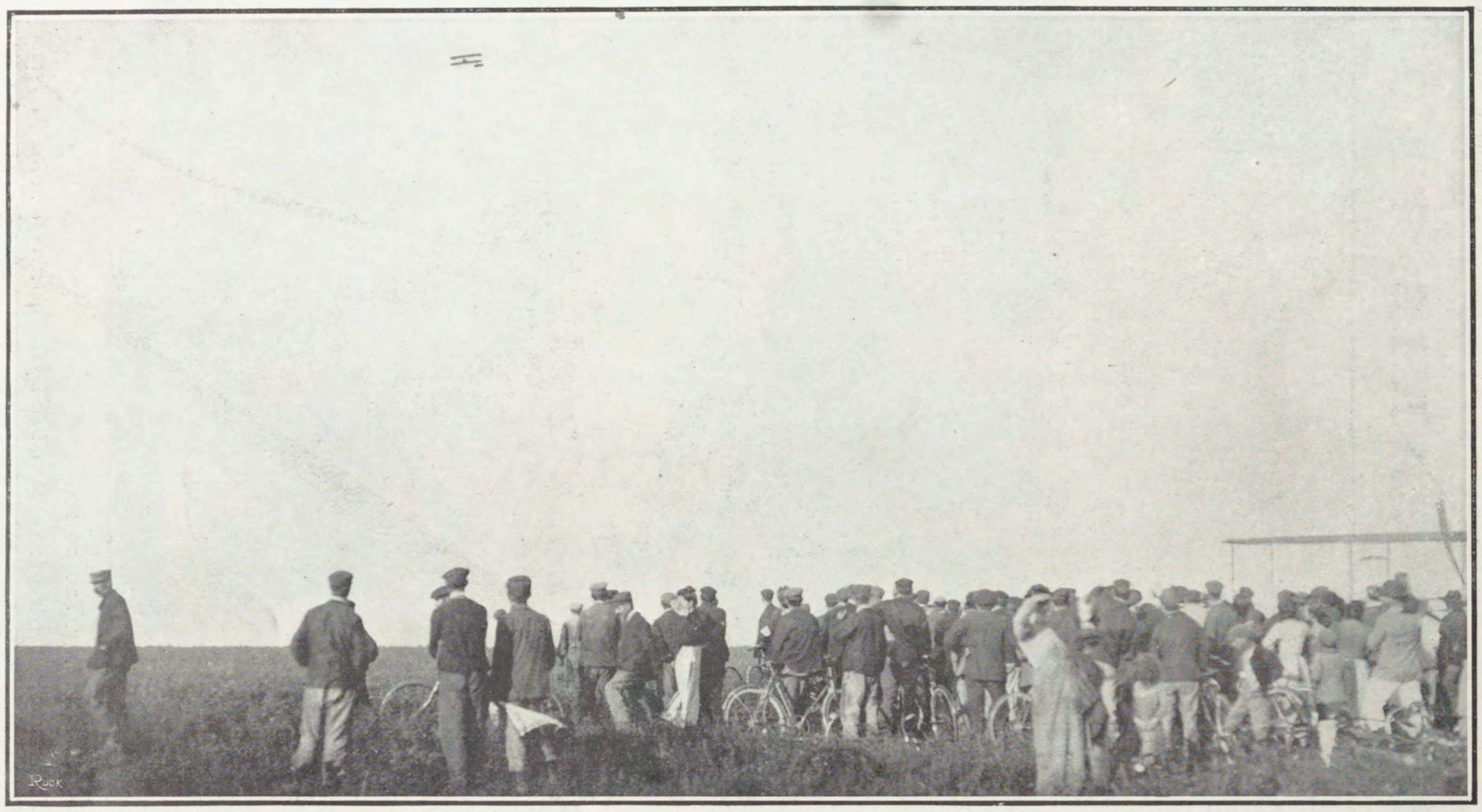


LINDPAINTNER PASSE AU-DESSUS DE LA SEINE A NOGENT-SUR-SEINE.

Lindpaintner s'est révélé comme un merveilleux conducteur en repérant sa route sans commettre d'erreur et en conduisant son appareil à une allure d'une régularité extraordinaire. La brume l'empêcha de faire donner à son moteur sa vitesse maxima. Il se classe premier des biplans et troisième du classement à l'étape Paris-Troyes, mettant 2 h. 25 s. pour couvrir les 135 kilomètres du voyage. Il avait pris la précaution d'attacher sa carte au genou, de façon à ne pas se tromper dans le parcours.

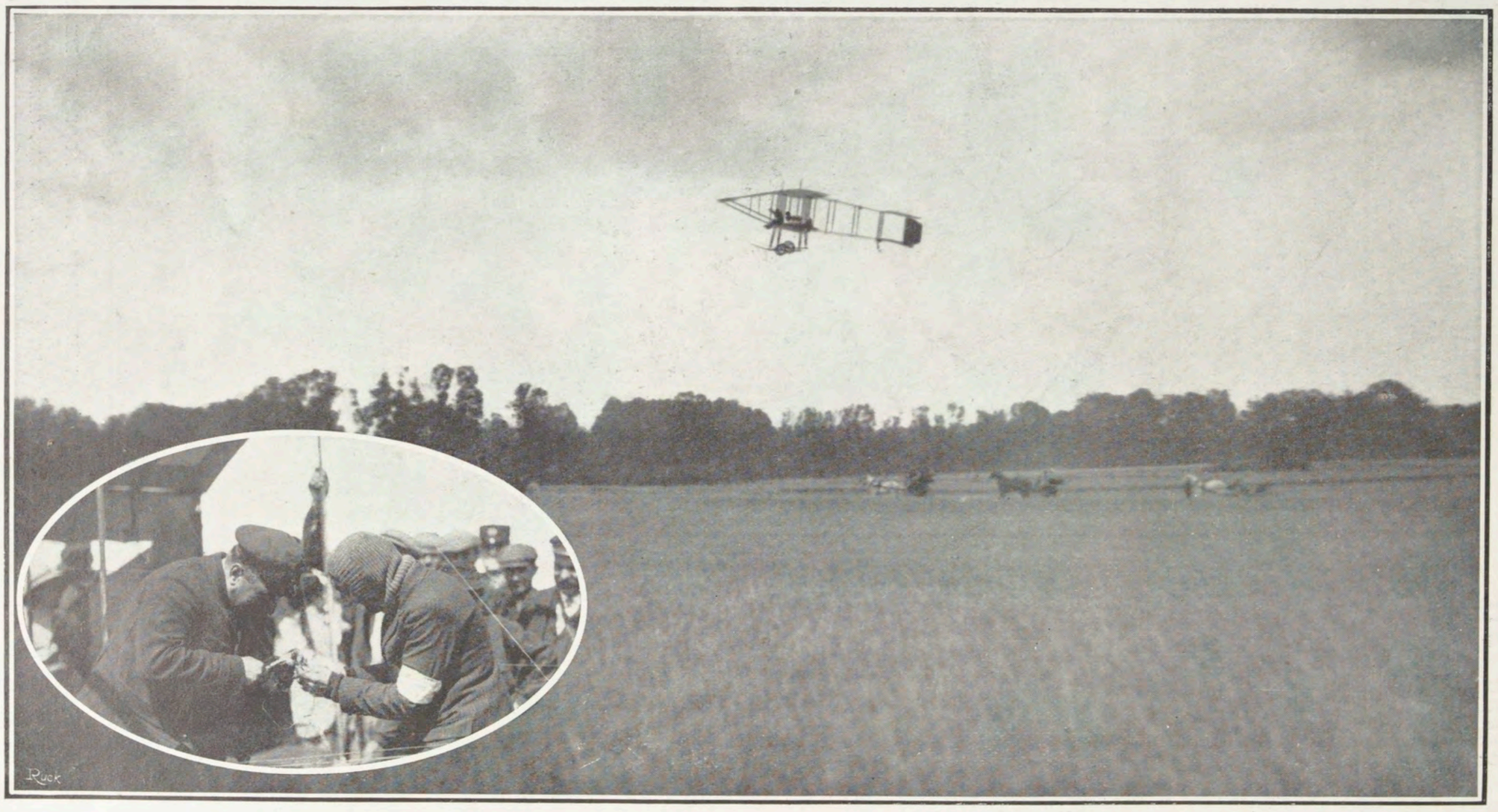
Clichés de nos envoyés spéciaux.

LES INCIDENTS DE PARIS-TROYES



LINDPAINTNER PASSE AU DESSUS-DU LIEUTENANT CHEVREAU

Le lieutenant Chevreau, qui accomplit lui aussi une magnifique prouesse, a été obligé de s'arrêter et voit le biplan de Lindpaintner passant rapidement au-dessus de son appareil.

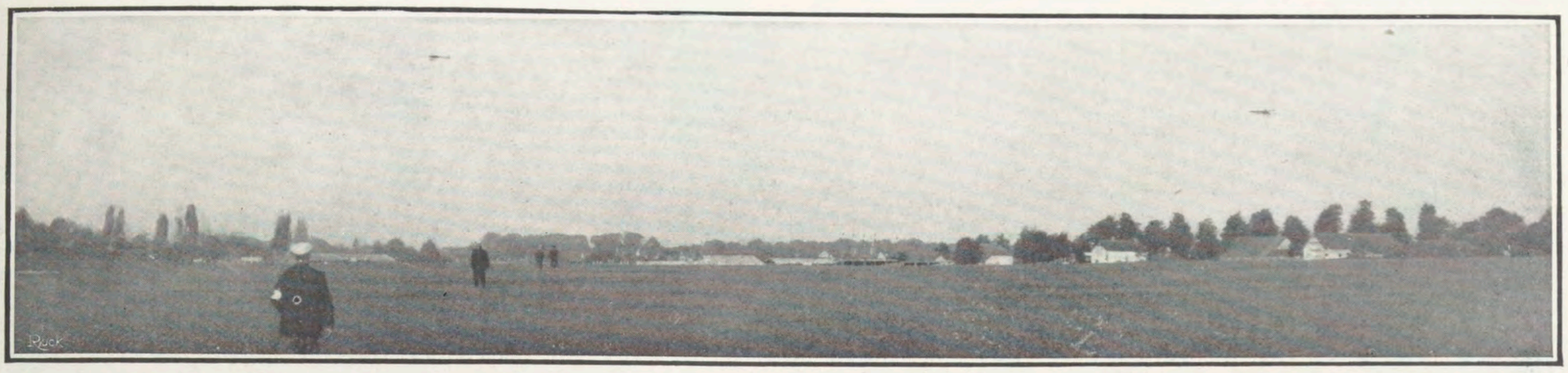


LES MALHEURS DE LEGAGNEUX

Legagneux fut victime de deux pannes : l'une à la suite d'un fil cassé à Herme à 10 kilomètres avant Nogent-sur-Seine, près Provins, où nos photographes le retrouvèrent ; l'autre près de Troyes, par suite du manque d'essence. Legagneux repart après son premier atterrissage. Dans le médaillon, un cliché représentant Legagneux, au moment où il répare.

Clichés de nos envoyés spéciaux.

LES AVIATEURS A TROYES



L'arrivée de Leblanc et d'Aubrun.

C'est en même temps que Leblanc et Aubrun arrivèrent à Troyes, à la stupéfaction du public, qui n'en pouvait croire ses yeux. Aubrun atterrit à 6 h. 52 m. 3 s., Leblanc une minute plus tard.

La rentrée du héros.

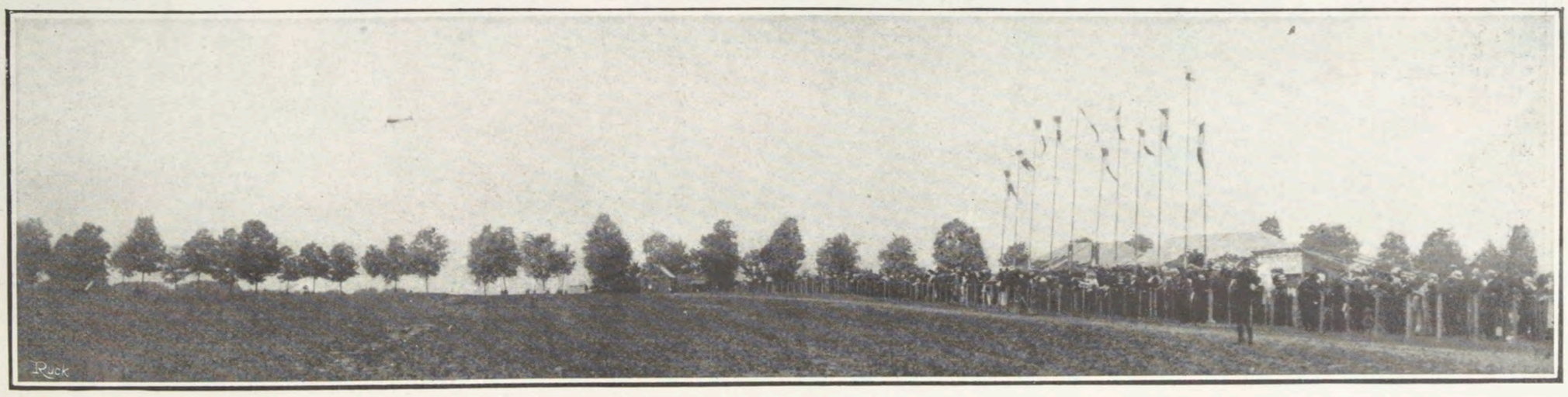
L'appareil de Leblanc est rentré pour se reposer de sa prouesse.

Un glorieux trio.

De gauche à droite: Mamet, 4e en 5 h. 8 m. 19 s.; Aubrun, 2e en 1 h. 37 m. 25 s.; Leblanc, 1er en 1 h. 32 m. 20 s. de la première étape.

Lindpaintner est pratique.

Pour se diriger Lindpaintner s'était attaché la carte de l'étape au genou.



L'arrivée de Mamet.

Mamet exécute une descente magnifique en vol plané. Il s'était égaré et avait atterri à Cooles pour retrouver la bonne route.

LE TOUR DE FRANCE DES INDÉPENDANTS

Le dernier appel.

Le speaker Max appelle les concurrents, tandis que Léopold Alibert surveille les opérations du départ.

Après le départ.

Le peloton s'ébranle à 8 h. 40. Dès le départ quelques lâchages inévitables se produisent. R. Guénot triomphera, couvrant le parcours de 198 kilomètres en 6 h. 40.

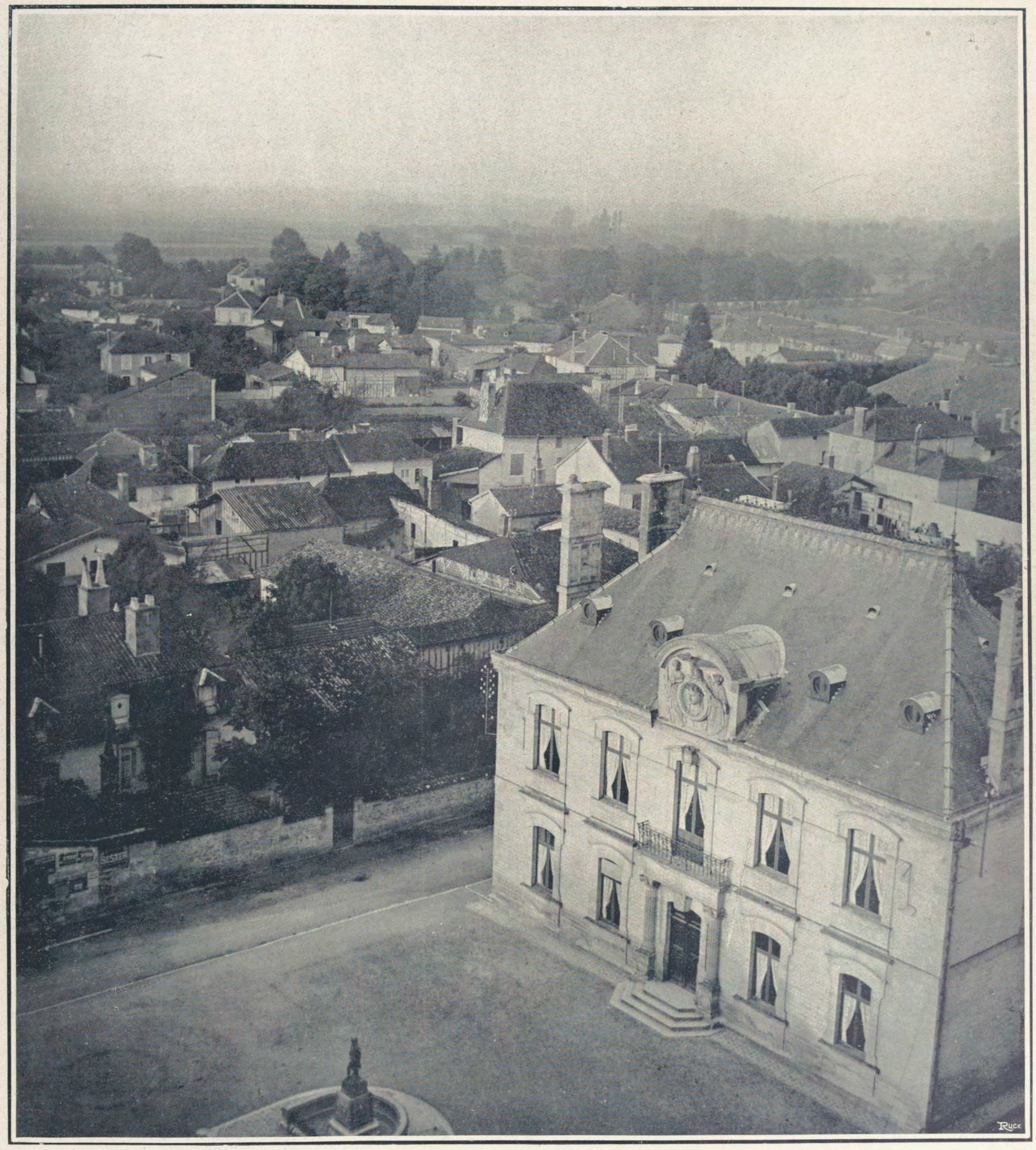
JAMAIS encore on n'avait assisté à semblable départ. Cinq cents coureurs venaient se ranger sous les ordres de M. Léopold Alibert, le sympathique commissaire général, qui a su si brillamment mener à bien l'œuvre colossale imaginée par la Maison Peugeot. La gare de Lyon devant laquelle avait été donné le rendez-vous des concurrents, présentait un coup d'œil extraordinaire tant par le nombre des indépendants que par celui des automobilistes, des cyclistes et des piétons que cette course passionne. Le contrôle de Reims, fermait à 6 h. 40 du soir; or, 462 coureurs avaient signé au moment fatal. Le nombre des partants constituait déjà un record, mais celui des arrivants le battait de loin. Nous devons féliciter les organisateurs de ce triomphe que les plus optimistes n'escomptaient pas et qui, pendant les quatorze étapes que durera le Tour de France des indépendants, enthousiasmera tous ceux qui s'intéressent au sport. Nous publierons d'ailleurs chaque semaine un compte rendu complet de cette fantastique randonnée.

J. B.

La foule au départ.

Le nombre des automobilistes et des piétons était tel au départ qu'il rendit difficile les opérations du contrôle. On ne peut évaluer la foule qui tenait à suivre les coureurs du Tour de France organisé par la Maison Peugeot.

L'étape Troyes=Nancy



LEBLANC AU-DESSUS DE LA STATUE DE NAPOLÉON

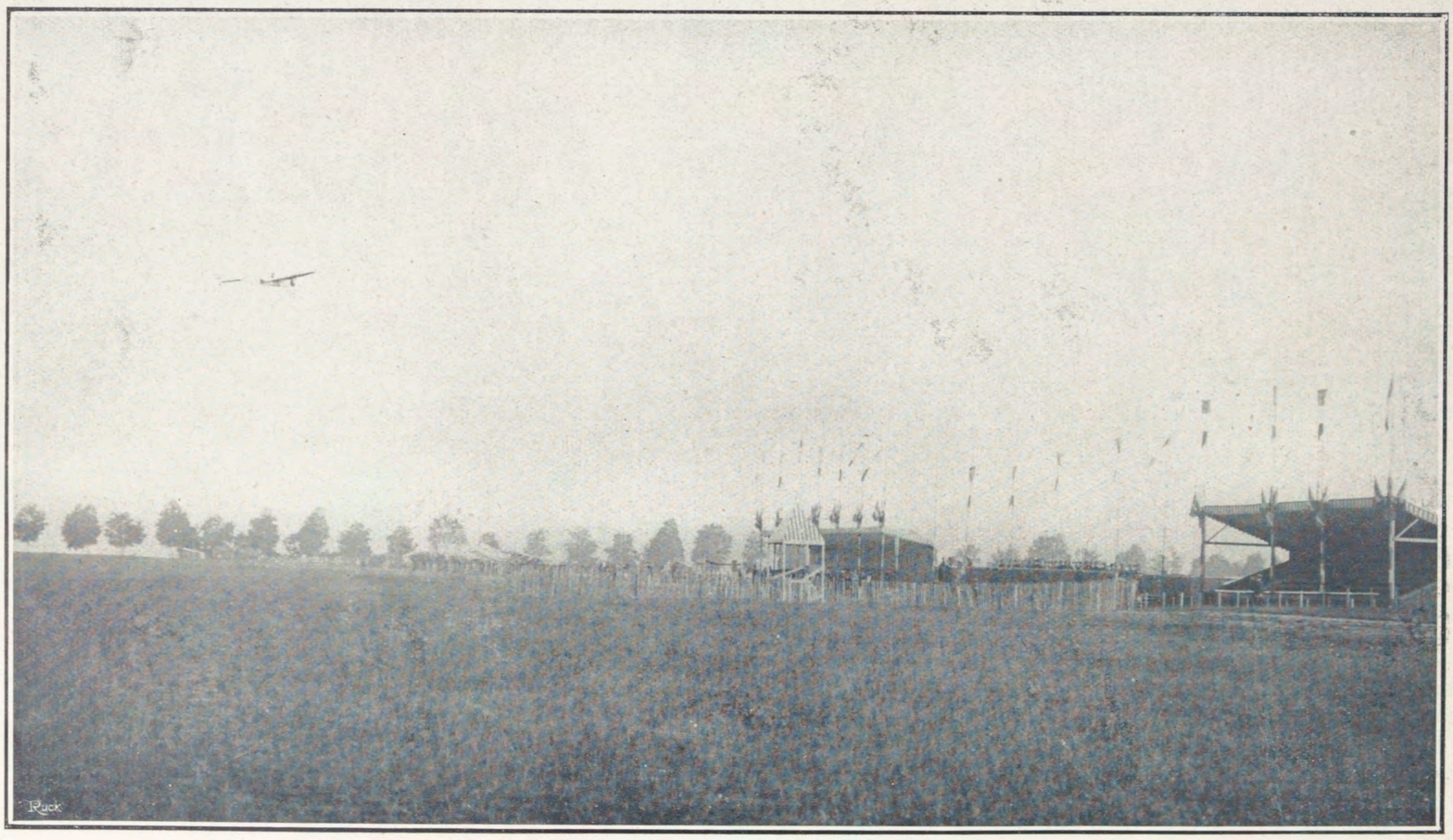
Le vainqueur des deux premières étapes, Alfred Leblanc, passe au-dessus de la statue de Napoléon Ier, place de l'Hôtel-de-Ville, à Brienne. Premier de Paris-Troyes, Alfred Leblanc a encore triomphé sur le parcours Troyes-Nancy (160 kilomètres) en 2 h. 19 m. 49 s. Il est à remarquer que le sympathique aviateur avait été très souffrant la veille.

Supplément au n° 621 de la *Vie au Grand Air* du 13 août 1910.

LE DÉPART DE LA SECONDE ÉTAPE

Aubrun prend le départ.

A 5 h. 14 m. 47 s., Lindpaintner s'élevait et partait vers Nancy. Legagneux le suivait, puis Aubrun partait à 5 h. 33 m. 27 s. Il se classait second de l'étape en 2 h. 27 m. 50 s. Leblanc se prépare à s'envoler aussitôt après Aubrun.



Le départ de Leblanc.

Leblanc quitte l'aérodrome à 5 h. 40 m. 1 s. et file vers la frontière. C'est lui qui prend le dernier départ. Sur les six arrivés de la première étape, quatre sont partis pour la seconde, trois ont terminé le parcours.

La Vie au Grand Air

LES SIGNAUX POUR REPÉRER LA ROUTE

LEGAGNEUX PASSE AU-DESSUS D'UN FEU DE PAILLE PRÈS DE VASSY

La plus grande préoccupation des aviateurs pour la seconde étape était la difficulté à reconnaître la route. Les organisateurs avaient télegraphié dans toutes les localités du parcours pour que de grandes pièces de calicot fussent posées dans des endroits bien en vue pour jalonner la route et pour que des feux de paille humide fussent allumés dès 4 heures du matin, afin que les colonnes de fumée servent de point de repère. Notre cliché représente Legagneux passant entre Brienne et Vassy.

La Vie au Grand Air

LEGAGNEUX DANS L'ÉTAPE TROYES-NANCY

LE TROISIÈME DE L'ÉTAPE PASSE AU-DESSUS DE BRIENNE

Le vaillant Legagneux accomplit un vol merveilleux sur les 160 kilomètres du parcours. Parti de Troyes à 5 h. 24 m. 52 s., il dut atterrir trois fois en cours de route : à Bainville et à Viterne pour s'approvisionner d'essence, à Saint-Nicolas-du-Port pour demander son chemin. Il atterrit à Nancy au bout de 5 h. 31 m. 26 s., se classant troisième de la seconde étape. Le cliché que nous reproduisons a été pris à Brienne du haut de la tour de l'église, au moment où Legagneux semblait dévier de sa route. La veille, au meeting organisé à Troyes, l'excellent pilote s'était classé second du cross-country aérien de 12 kilomètres et second du prix de la hauteur. Détail technique : biplan Henry Farman.

EN SUIVANT LA SECONDE ÉTAPE

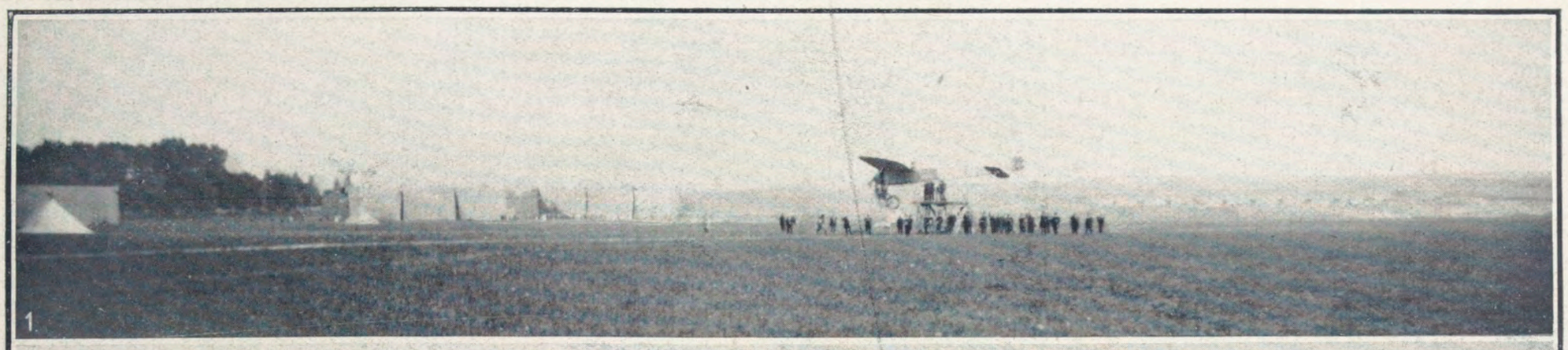
Au-dessus de Vaucouleur. — Quel est ce monoplan ?

Les aviateurs volaient à de telles hauteurs et se suivaient de si près qu'il n'était pas toujours facile de les reconnaître. L'un de nos photographes a réussi à faire ce cliché près de la Ville haute, à Vaucouleur, mais il nous est impossible de dire si l'appareil en vol est celui de Leblanc ou celui d'Aubrun.

L'arrêt de Lindpaintner.

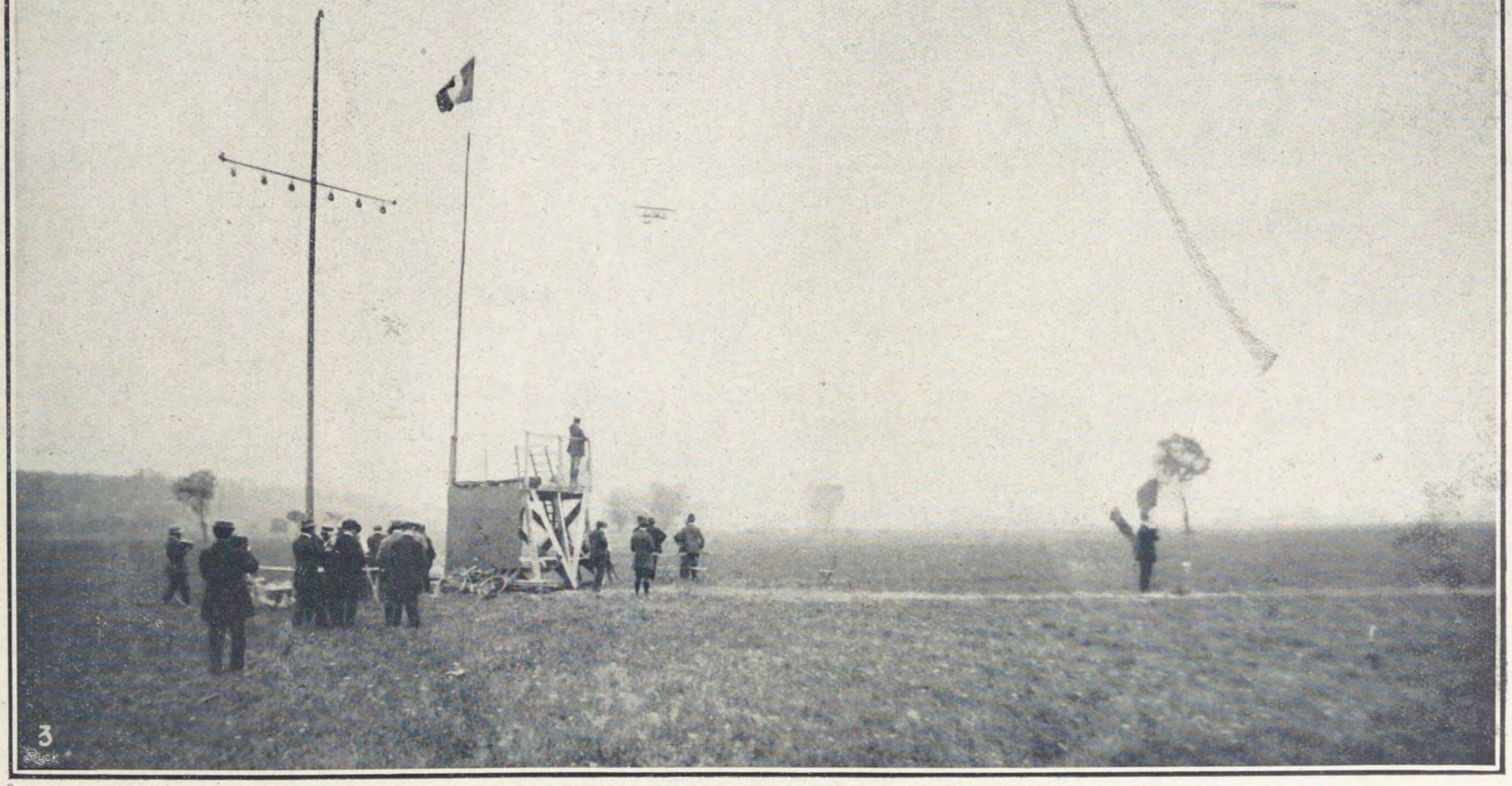
A 6 h. 45, Lindpaintner, parti le premier de Troyes à 5 h. 14 m. 47 s., s'arrêtait à Valleret. Il avait cassé un patin de son aéroplane. Très fatigué, il partait se coucher, tandis que Roger Sommer réparait. Le mauvais temps empêchait l'aviateur allemand de terminer l'étape.

LES ARRIVÉES DE TROYES-NANCY



1

2



3 Ruck

1. Leblanc, vainqueur des deux premières étapes, se prépare à atterrir. Il est 8 heures. Il a effectué le parcours en 2 h. 19 m. 49 s. Il eut à lutter contre de violents remous au-dessus de la forêt de Toul. — 2. Aubrun, 2e de la seconde étape, atterrit aussitôt après Leblanc. Il a fait le parcours en 2 h. 27 m. 50 s. — 3. Legagneux arrive à 10 h. 56 m. 18 s. 2/5 et se classe 3e et dernier de l'étape Troyes-Nancy, ayant effectué le terrible trajet en 5 h. 31 m. 26 s.

LES A-COTÉ DE TROYES-NANCY

1

2

3

4

5

6

1. Leblanc descend de son monoplan après sa victoire. Il a remporté également la Coupe H. Deutsch de la Meurthe pour le meilleur parcours de Paris à Nancy. — 2. Les organisateurs portent un toast en l'honneur du second de l'étape, Aubrun. — 3. Legagneux est porté en triomphe à sa descente d'aéroplane par ses admirateurs. — 4. L'appareil de Leblanc attend d'aller se reposer au hangar. — 5. Le biplan de Legagneux après l'atterrissage. — 6. Weymann ayant brisé un patin dut différer son départ que le mauvais temps empêcha définitivement. Il compte néanmoins participer aux autres étapes, mais sans pouvoir prendre part au classement général.

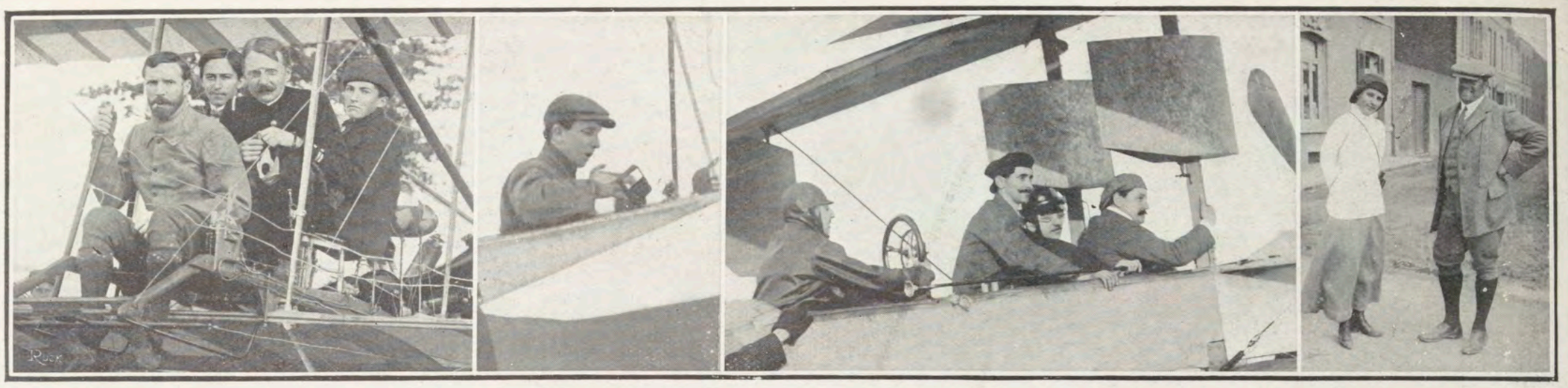
Imprimerie de *La Vie au Grand Air*. Paris, H.-L. Motti. *Le Gérant :* Camille Legestre.

La Vie au Grand Air

LES INDEPENDANTS DANS LA COTE DE CHAMPLAIN

LES LACHAGES COMMENCENT A SE PRODUIRE

R. Guénot, qui triomphera dans la première étape, couvre le parcours de 198 kil. en 6 h. 40 m., à une vitesse horaire de 29 kil. 700. Cette moyenne est des plus brillantes, le train ayant été considérablement ralenti à cause de la foule qui se pressait sur le passage des 500 concurrents, qu'elle gêna durant tout le parcours. Le Tour de France des Indépendants, organisé par la Maison Peugeot, comporte 14 étapes. Les coureurs auront 3.000 kilomètres à couvrir.



Henry Farman a repris la série de ses vols sensationnels en enlevant 3 passagers pendant 1 heure 4 minutes. Il établissait ainsi le record d'aviation à 4 personnes.

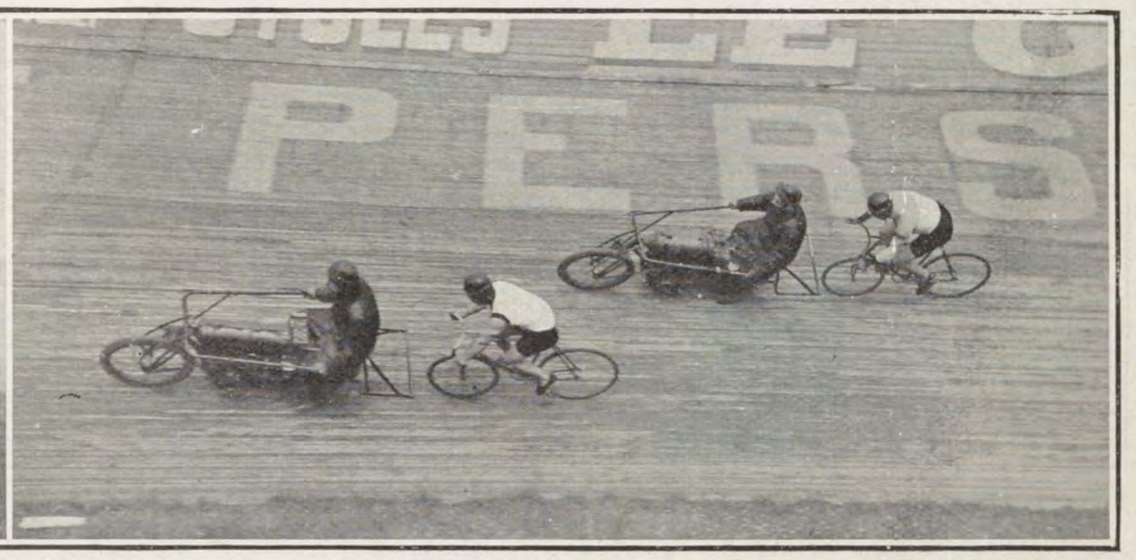
Chavez, le sympathique aviateur qui pilote maintenant un monoplan, est monté à 1.755 mètres, à Blackpool.

De Baeder qui avait fait tous ces temps-ci de magnifiques performances, a emmené trois personnes avec lui dans les airs. Il est regrettable que l'audacieux aviateur n'ait pu prendre le départ dans le Circuit de l'Est.

Deux candidats malheureux de la traversée de la Manche, Mme Frank et le nageur Wolffe.

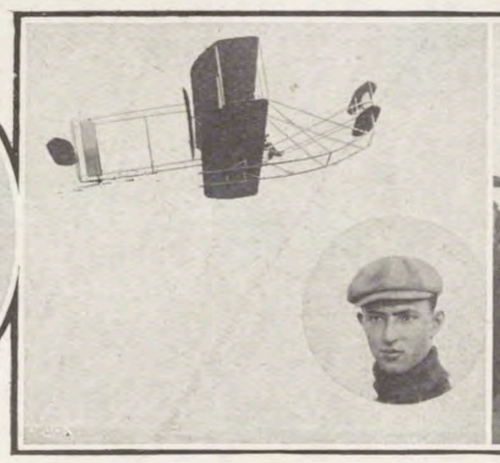
La chute fatale de Purkiss à Auteuil : ce malheureux jockey, tombé le 6 mars, vient de mourir après une longue agonie.

Une exhibition de Mme Frank au-dessus du champ de courses de Bolden, en Angleterre.

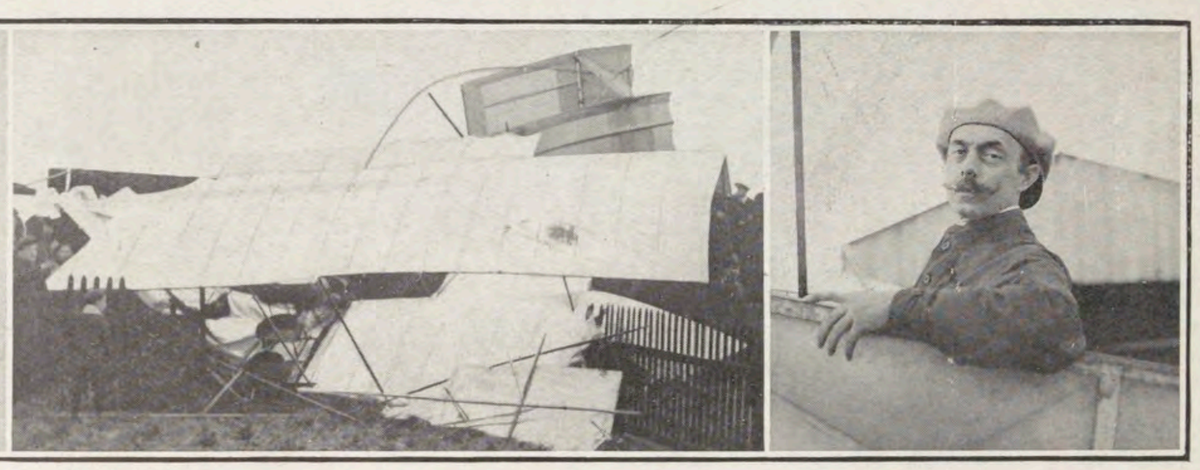


Parent passe Hens : le match des deux champions du monde de demi-fond n'a pas été aussi intéressant qu'on l'escomptait, Hens étant souffrant et ayant été victime d'une défaillance au moment où il menaçait encore Parent.

Le jockey French vient de mourir; il monta pour tous les grands propriétaires et gagna les Eclipse Stakes en 1895.



Brookins, le jeune aviateur américain qui a atteint 1.904 mètres en aéroplane à Atlantic-City (record du monde de l'altitude).



Au cours d'une sortie au-dessus de la piste de Bolden, Mme Frank a brisé son appareil, tuant un petit garçon et se blessant grièvement. L'aviatrice s'entraînait eu vue de la traversée de la Manche.

M. Reymond, sénateur de la Loire, qui a fait de brillants débuts en aéroplane à Etampes : il va bientôt passer son brevet de pilote.

Principaux Résultats sportifs du 1er au 7 Août

AÉRONAUTIQUE

LUNDI 1er AOUT. — Douai. — L'aviateur de Baeder vole en enlevant trois passagers : MM. Castro, Briançon et F. Guilbert.

LUNDI 1er AOUT. — Mourmelon. — Henri Farman, ayant à bord 3 passagers, vole pendant 1 h. 4 m.

MARDI 2 AOUT. — Meeting de Caen. — Classement général : 1. Hanriot, avec 9 h. 57 m. 56 s. 1/5. — *Prix de la vitesse :* 1. Morane. — *Prix de la hauteur :* 1. Morane. — *Coupe Henry Deutsch de la Meurthe* cross-country, 35 kil.) : 1. Lieutenant Acquaviva, 30 m. 23 s. 3/5.

MERCREDI 3 AOUT. — Blackpool. — Chavez s'élève à 1.755 mètres et redescend en vol plané.

DIMANCHE 7 AOUT. — Troyes. — La première étape du Circuit de l'Est Paris-Troyes (135 kil.) est gagnée par l'aviateur Leblanc en 1 h. 33 m. 20 s devant Aubrun, Lindpaintner, Legagneux, Weymann et Mamet.

CYCLISME

DIMANCHE 7 AOUT. — Reims. — La première étape du Tour de France des Indépendants Paris-Reims revient à R. Guénot en 6 h. 40 m.

DIMANCHE 7 AOUT. — Buffalo. — *Course de demi-fond* (30 kil. derrière moteurs) : 1. Nat Butler en 26 m. 8 s. 4/5; 2. Darragon, à 5 longueurs. — *Match Parent-Hens* (100 kil. derrière moteurs) : 1. Parent, en 1 h. 27 m. 34 s. 4/5.

HIPPISME

DIMANCHE 7 AOUT. — Vichy. — *Grand Prix de la Ville de Vichy* (2.600 mètres, 100.000 francs) : 1. Marsa, à M. Edmond Blanc (G. Stern) ; 2. Rose de Flandre, à M. E. Vei-Picard ; 3. Chateldon, à M. W. Darling. — P. M. : gag. 9 fr; pl. 7 fr. 50, 9 fr. 50.

LA RAQUETTE D'OR

C'est à Houlgate que se disputera la grande épreuve de tennis organisée par *la Vie au Grand Air.*

C'EST à partir du 22 Août et sur les terrains du Sporting-Club d'Houlgate que se disputera cette année encore le magnifique Challenge de la Raquette d'Or, offert par *la Vie au Grand Air*, pour être disputé par les clubs de toutes les plages françaises affiliées à l'U.S.F.S.A. Rappelons que ce challenge consiste en une splendide coupe en vermeil, signée Bugatti. Elle sort de chez le maître fondeur Hébrard. Des prix individuels seront également attribués aux joueurs des deux premières équipes du classement.

Voici les principaux articles du règlement :

1° Le Challenge de la Raquette d'Or est réservé aux clubs des plages françaises faisant partie de l'U.S.F.S.A. Il sera disputé tous les ans sur les courts du club précédemment détenteur pendant la « Grande Semaine » de ce club ;

2° Chacun des clubs qualifiés mettra en ligne des équipes de doubles (messieurs) ; l'épreuve se jouera en poule, le club ayant le plus de victoires sera déclaré vainqueur ;

3° La Coupe deviendra la propriété du club qui l'aura gagnée trois fois de suite ou quatre fois en tout ;

4° Aucun club ne pourra présenter l'équipe gagnante du Championnat de France ;

5° Des prix individuels seront attribués aux joueurs des deux premières équipes du classement.

L'entrée est fixée à 20 francs par équipe. Adresser les engagements à M. François Toché, secrétaire du Comité de la Raquette d'Or, 90, Avenue des Champs-Elysées, qui tient le règlement complet à la disposition des clubs,

Les engagements seront clos le 20 Août, à 6 heures du soir.

La Vie au Grand Air

LE MILITARY DE DEAUVILLE

LE SAUT D'UNE HAIE DANS LE MILITARY DE DEAUVILLE (Steeple, 4,000 m.; objet d'art de 10,000 fr.) Deauville, 6 août.

Un military remporte toujours le plus vif succès : celui qui s'est couru le 6 août à Deauville n'a pas fait exception à la règle. C'est le lieutenant de Fraguier, montant Fée, qui a gagné l'épreuve. Derrière lui, MM. Labrouche et Belz, sur Sarabande II et Mont-Salvat, ont pris les places d'honneur ; dans le médaillon, un concurrent saute à la Saumur.

LA DERNIÈRE DE CHANTILLY

Zèbre II. Sésame.

Premier Critérium (1.100 mètres, 6.000 francs). Chantilly, 2 août. — L'arrivée.

Zèbre II a eu facilement raison de ses concurrents, il s'est élancé en tête avec Bucentaure, Sésame et Grand Seigneur; au poteau ordinaire il se détachait avec Sésame, qu'il battait finalement d'une encolure.

Les Critériums, depuis qu'ils sont réservés aux inédits, ont toujours réuni quelques sujets d'élite. C'est là qu'ont débuté Chulo, Nuage et Gros Papa. Leur souvenir était très certainement pour quelque chose dans la curiosité toute particulière qui s'attachait aux débutants de cette année. Quelques-uns, d'ailleurs, se recommandaient d'eux-mêmes.

Zèbre II est un bon poulain, très imposant et de brillante origine: sa mère, Poupée, a donné avant lui une gagnante du Prix de Diane: Profane. Son écurie, qui paraît posséder cette année quelques sujets remarquables, le considérait, il y a quelque temps, comme un de ses meilleurs et avait fait, pour lui, des engagements importants; mais sa confiance avait, en dernier lieu, bien diminué, car les derniers essais du fils d'Ajax n'avaient pas été favorables. Sésame, par contre, le représentant de l'écurie Vanderbilt, était, paraît-il, tenu en excellente estime par son entourage et c'est à lui, par conséquent, qu'on accordait la préférence. Mais Zèbre II était très certainement, comme aspect, le plus séduisant et il s'est montré, en fait, le meilleur. La course s'est dessinée de bonne heure entre les deux compétiteurs ; la course a été vive, mais il a eu très nettement l'avantage. Est-il meilleur que ses derniers essais ne le faisaient supposer? On peut l'espérer. Ce n'est pas la première fois que son écurie aurait cette heureuse surprise.

Sésame mérite quelque crédit, car il n'est guère fait en deux ans et derrière Sésame il y avait un camarade d'écurie de Gros Papa, Le Givre II, qui pourrait fort bien, comme son aîné, en appeler de ce premier échec. Il a eu à réparer un désavantage initial assez sérieux et sa course est plus qu'honorable.

Le lot des pouliches qui ont disputé le Deuxième Critérium était moins plaisant que celui des mâles. Ombrelle, qui y a battu la grande favorite Presight, est cependant une pouliche qui fait espérer une meilleure carrière que celle de la gagnante de l'an dernier.

Rappelons, en terminant, la belle victoire de Marsa dans le Grand Prix de Vichy devant Rose de Flandre.

STUART.

Sybilla. La Bérézina. Nanine. Presight Ombrelle.

Deuxième Critérium (1.100 mètres 6.000 francs). Chantilly, 2 août. — L'arrivée.

Un peloton composé de Presight, La Bérézina, Nanine, Persephone, Ombrelle s'est élancé en tête; à la distance Sybilla survenait, une belle lutte s'engageait dont Ombrelle sortait vainqueur ; Presight à une encolure.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. Paris. H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.